



THESE / Université Rennes 2 / Université Fédérale
du Pernambouc (Recife)

pour obtenir le titre de
Docteur de l'Université Rennes 2 et de L'Université Fédérale
du Pernambouc
Mention : Géographie
Ecole doctorale ED 507 SHS

présentée par

Pamela QUIROGA

Préparée à l'UMR CNRS 6590 ESO « Espaces et Sociétés »
et au Laboratoire Observatório Pernambuco de Políticas
Públicas e Práticas Socioambientais

Mobilités urbaines et inégalités

Le cas des personnes âgées des quartiers populaires de Recife (Brésil)

Thèse soutenue le 10 décembre 2014
devant le jury composé de :

Vincent GOUËSET

Professeur de Géographie à l'Université Rennes 2 / co-directeur de thèse

Jan BITOUN

Professeur de Géographie à l'Université Fédérale du Pernambouc / co-directeur de thèse

Françoise DUREAU

Directrice de recherche honoraire à l'IRD, UMR MIGRINTER / rapporteure

Sébastien LORD

Professeur de Géographie à l'Université de Montréal / rapporteur

Norma LACERDA GONÇALVES

Professeure d'Urbanisme à l'Université Fédérale du Pernambouc / examinatrice

Caio Augusto AMORIM MACIEL

Professeur de Géographie à l'Université Fédérale du Pernambouc / examinateur

UNIVERSITÉ DE RENNES 2 / UNIVERSITÉ FÉDÉRALE DU PERNAMBOUC

École Doctorale Sciences Humaines et Sociales / UMR Espaces et Sociétés (ESO-Rennes) /
Laboratoire Observatório Pernambuco de Políticas Públicas e Práticas Socioambientais

Mobilités urbaines et inégalités : le cas des personnes âgées des quartiers populaires de Recife

Thèse de Doctorat

Discipline : Géographie

Présentée par **Pamela QUIROGA**

Sous la co-direction de **Vincent GOUËSET** et **Jan BITOUN**

Thèse soutenue le 10 décembre 2014

Devant le jury composé de :

Vincent GOUËSET

Professeur de Géographie à l'Université Rennes 2 / Directeur de thèse

Jan BITOUN

Professeur de Géographie à l'Université Fédérale du Pernambuco / Co-directeur de thèse

Françoise DUREAU

Directrice de recherche honoraire à l'IRD, UMR MIGRINTER / Présidente et rapporteure

Sébastien LORD

Professeur de Géographie à l'Université de Montréal / Rapporteur

Norma LACERDA GONÇALVES

Professeure d'Urbanisme à l'Université Fédérale du Pernambuco / Examinatrice

Caio Augusto AMORIM MACIEL

Professeur de Géographie à l'Université Fédérale du Pernambuco / Examineur

Remerciements

Je dois le bon déroulement de cette thèse à une multitude de personnes qui m'ont soutenue tout au long de ces quatre dernières années. Mes premières pensées se dirigent évidemment à mon directeur de thèse, Vincent Gouëset, qui m'a toujours orientée et accompagnée dans mes recherches. Ses encouragements et son soutien constants ainsi que ses précieux conseils n'ont pu qu'enrichir ce travail de thèse.

Je voudrais remercier Jan Bitoun, co-directeur de cette thèse, qui m'a transmis l'envie de découvrir la ville de Recife et qui m'a souvent éclairée au fil de mon travail.

Mes remerciements vont également à Françoise Dureau, Sébastien Lord, Caio Augusto Amorim et Norma Lacerda pour avoir accepté de participer à mon jury de thèse.

J'ai une pensée toute particulière à ceux et celles qui ont contribué de façon active à l'avancement de ce travail. Les moments de partage, les idées originales, les conseils méthodologiques et les échanges scientifiques de part et d'autre de l'Atlantique ont indéniablement stimulé la recherche et élargi son champ de vision. Un grand merci donc à Florent Demoraes, Sandrine Depeau, Yasna Contreras, Oscar Figueroa, Isolda Belo, Graça Paiva, Maria Eleonor Maia, Klauber, Sondja, Luis de la Mora et Rosangela.

J'exprime ma gratitude à tous les membres du laboratoire ESO qui grâce à leur cohésion et leur bonne humeur ne peuvent offrir un meilleur cadre de travail. Merci pour votre ouverture d'esprit et votre goût du partage. Merci à Théodora Allard qui m'a apporté une aide cruciale en cette fin de thèse.

Ce travail de recherche n'aurait pas vu le jour sans la participation des personnes âgées enquêtées qui ont volontiers ouvert les portes de chez elles et qui m'ont consacré une partie de leur temps. Muito obrigada gente ! Je ne peux oublier la contribution fondamentale de mes « informateurs » : commerçants, passants, représentants de quartier, membres d'associations ou de l'église et en particulier le personnel médical des postes de santé des quartiers enquêtés qui ont permis mon immersion dans les zones d'enquête. Merci à Ana et à Mira, pour avoir veillé au bon déroulement de mes visites, pour leur amitié, leur générosité et leur courage.

Le chaleureux accueil qui m'a été réservé au sein du laboratoire *Observatorio Pernambuco de Políticas Públicas e Práticas Sócioambientais* à Recife a été très important dans l'avancement de ma recherche. Je remercie tous les membres qui m'ont facilité l'accès aux données et m'ont orienté vers des contacts clés.

Merci aussi aux ami(e)s ! Toujours présent(e)s, je ne peux qu'être fière et admiratrice de leur soutien inconditionnel et de leur fidélité malgré mes allées et venues entre deux continents. La liste est trop longue mais je tiens à remercier particulièrement Nolwenn, Vanessa, Carolina,

Tatiany, Manon, Helena et Fernando, pour leur amitié mais surtout pour leur implication dans mon travail de thèse dans les relectures, les traductions, les conseils, les touches artistiques et les encouragements.

Je m'estime chanceuse d'avoir pu travailler avec notamment Guittet, Le Calvez, Alex, Mathilde, Briec et Morgan ! Pour certains, c'est le début de la lutte mais je suis profondément convaincue de leur réussite. Merci pour votre soutien, pour les défouloirs collectifs, pour votre solidarité et amitié.

Je remercie bien sûr mes parents et ma sœur qui ont toujours été à mes côtés et qui m'ont toujours soutenue aussi bien dans mes choix académiques que dans mes convictions personnelles. Merci de croire en moi et de m'avoir transmis cette bonne humeur et cette force qui vous caractérisent tant.

Sommaire

Remerciements	3
Introduction générale	7
PREMIERE PARTIE : Mobilités quotidiennes, pratiques résidentielles, inégalités et vieillissement en Amérique latine et au Brésil: cadre théorique et méthodologique	17
Chapitre 1 : L'enjeu des mobilités quotidiennes, des pratiques résidentielles et du vieillissement dans le contexte latino-américain	21
Chapitre 2 : Les pratiques de mobilité des personnes âgées dans une ville marquée par les inégalités et la ségrégation : le cas de Recife	55
Chapitre 3 : Les terrains d'enquête et la méthodologie de la recherche	89
DEUXIEME PARTIE : Les inégalités de mobilité quotidienne et les pratiques résidentielles	121
Chapitre 4 : Les inégalités au troisième âge : l'enjeu des pratiques résidentielles et des nouvelles conditions de vie des habitants	125
Chapitre 5 : Les facteurs d'inégalité dans la mobilité quotidienne des personnes âgées des quartiers populaires de Recife	177
TROISIEME PARTIE : La réduction des mobilités : d'une limite à un potentiel ?	221
Chapitre 6 : Les résistances à la mobilité	225
Chapitre 7 : Le potentiel d'immobilité et la réduction des mobilités contraignantes : des marqueurs d'inégalités ?	267
CONCLUSION GENERALE	299
Annexes	307
Bibliographie	359
Table des figures.....	383
Table des tableaux.....	386
Table des photographies.....	387
Liste des sigles.....	388

Introduction

Introduction

Au centre des recherches sur les inégalités socio-spatiales et la ségrégation résidentielle, l'analyse des pratiques de mobilités apparaît aujourd'hui comme l'un des facteurs clés de l'inclusion ou de l'exclusion sociale des populations au sein des métropoles. Les villes latino-américaines, caractérisées par une expansion accrue, par de faibles densités, par de fortes inégalités sociales et par une importante ségrégation résidentielle représentent un contexte peu favorable aux mobilités à la fois résidentielles et quotidiennes (Dureau, 2006c). Pourtant, l'étalement urbain et la dynamique réticulaire des villes ne cessent de se développer dans un contexte où l'augmentation des vitesses est recherchée et où la mobilité est désormais appréhendée comme une ressource. En ce sens, les politiques publiques engagées par les gouvernements latino-américains et les administrations métropolitaines se sont engagées dans l'élaboration d'importantes réformes des systèmes de transport en ville. Des projets urbains tels que le *Transmilenio* mis en place en 2001 à Bogotá, ou plus récemment le *Transantiago* au Chili (2007), ont marqué la volonté d'améliorer la mobilité quotidienne des habitants en proposant des systèmes de transport de masse plus performants, reliant les différents quartiers de la ville entre eux. Néanmoins, les résultats de ces initiatives sont mitigés : bien que la desserte des transports en commun se soit globalement améliorée, d'autres lacunes apparaissent ou persistent, comme l'augmentation des tarifs, la saturation des systèmes aux heures de pointe ou encore la mauvaise desserte des quartiers périphériques, le plus souvent populaires (Gouëset, 2014). Ces contraintes, conjuguées à l'expansion urbaine, aux inégalités socio-spatiales, et à une spécialisation importante des espaces, compromettent l'accès aux mobilités d'une partie de la population. Or la capacité à se rendre « mobile » est aujourd'hui devenue une exigence de plus en plus impérieuse, notamment dans le monde du travail, ce qui contraint les plus démunis ou les habitants résidant loin des pôles d'emploi à réaliser des navettes quotidiennes souvent longues et pénibles (Fol, 2009). Cette « injonction à la mobilité » pose en réalité la question des conditions de circulation des populations dans l'analyse des inégalités socio-spatiales. De cette façon, l'inégal accès à la mobilité a fait l'objet de travaux récents comme celui de Fol (2009) qui, s'intéressant aux déplacements des pauvres dans les pays du Nord, envisage les risques d'exclusion des populations les moins mobiles. Les résultats de ces recherches renvoient au paradigme de la mobilité, qui postule que celles-ci doivent être appréhendées comme une norme sociale (Le Breton, 2005), voire un quasi-droit social (Amar, 2010) et que de sa maîtrise dépendrait l'inclusion sociale des individus. De ce point de vue, une valeur essentiellement positive se rattache à la mobilité, qui serait en quelque sorte « *un moyen d'acquiescer de la liberté à l'intérieur des contraintes socio-spatiales dans lesquelles chaque individu s'inscrit* » (Ramadier et al., 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). Selon Lannoy et Ramadier (2007 :13), « *la mobilité devient une condition nécessaire de*

la participation individuelle à la vie collective ; elle est une condition de toute action au sein du système social, que celle-ci soit d'une nature intégrative, distinctive ou désintégrative ». C'est donc grâce à la mobilité que les individus sont en mesure de créer leur espace social, qui se construit bien au-delà des limites de l'espace de proximité, en formant des réseaux discontinus sur le territoire. Ainsi, certains auteurs s'accordent à dire que les mobilités constituent une partie de l'identité des individus ; à travers l'observation de leurs pratiques quotidiennes sur le territoire, il est possible d'identifier l'appartenance sociale et les différents modes de vie des habitants (Amar, 2010 ; Ramadier et al, 2006). D'un point de vue socio-spatial, l'analyse des mobilités permet alors d'appréhender les liens entre les pratiques des habitants et les configurations spatiales, en laissant entrevoir la logique des dynamiques urbaines (Lévy, Dureau, 2002).

A l'origine traitées comme un fait principalement sociologique par l'Ecole de Chicago, les mobilités quotidiennes ont fait peu à peu l'objet d'un glissement sémantique et disciplinaire, auquel s'est notamment intégrée la dimension spatiale en géographie : la notion de mobilité renvoie alors à des formes complexes de pratiques quotidiennes sur le territoire, qui dépasse l'unique observation des déplacements. Pour Amar (2010), les déplacements se distinguent aisément des mobilités puisqu'ils représentent des actions sans d'autre fonction que celle de se rendre d'un lieu à un autre. En revanche, le terme de mobilité englobe à la fois l'analyse des déplacements, les conditions d'accès et de réalisation de ces déplacements, et elle rend possible avant tout « *la création de liens, d'opportunités et de synergies* » (Amar, 2010). La mobilité serait pour Lévy (2000 : 155) « *la relation sociale au changement de lieu, c'est-à-dire comme l'ensemble des modalités par lesquelles les membres d'une société traitent la possibilité qu'eux-mêmes au d'autres occupent successivement plusieurs localisations* ».

En sciences sociales, les mobilités peuvent être abordées sous quatre formes : la migration, la mobilité résidentielle, la mobilité quotidienne et le tourisme (Kaufmann, 2004). Nous nous concentrerons surtout, dans cette recherche, sur les mobilités dites quotidiennes, relatives aux activités professionnelles, scolaires ou de loisir, aux achats et aux courses, aux visites chez les membres de la famille ou chez des amis, à la réalisation de démarches administratives, aux visites médicales, etc. Elles font partie des mobilités que Kaufmann (2010) qualifie de « réversibles », tout comme les voyages, dès lors que les déplacements constituent une boucle formée par un point de départ qui se confond avec celui d'arrivée et correspond au lieu de résidence. A l'opposé, les mobilités « irréversibles » font référence aux migrations ou aux mobilités résidentielles qui se matérialisent par des déplacements à sens unique, où le point de départ et celui d'arrivée sont distincts.

Dans une perspective d'analyse qui vise à appréhender les inégalités par les mobilités, l'observation des mobilités quotidiennes nous permettra d'identifier les modes de vie actuels ainsi que les contraintes et les opportunités qui se présentent dans le quotidien des habitants. Il serait néanmoins difficile d'appréhender l'ensemble des inégalités entre individus en se limitant à l'observation des seules mobilités quotidiennes, lorsque l'on sait que les situations

résidentielles des habitants jouent un rôle essentiel sur ces dernières : lorsque l'on déménage dans un autre quartier, les conditions de la mobilité quotidienne changent aussi, tant dans les pratiques (fréquentation de nouveaux lieux ou de nouveaux itinéraires) que dans les conditions de déplacements (moyen de transport utilisés, durée de déplacement, etc.). Il est donc nécessaire, pour comprendre les mobilités des individus, de s'intéresser non seulement à leurs déplacements quotidiens mais aussi à leur situation et à leurs pratiques résidentielles. Pour cette raison, nous nous penchons également sur les mobilités résidentielles, sur les caractéristiques du lieu de résidence, sur le statut d'occupation du logement, sur la composition des ménages qui y vivent, ainsi que sur le rapport que les individus entretiennent avec l'espace situé à proximité du logement. Les pratiques et les stratégies résidentielles (conditions d'accès au logement, conditions d'occupation de celui-ci, arrangements familiaux en lien avec le logement, etc) reflètent les conditions de vie des habitants et leur étude permet de saisir l'impact que ces conditions de vie peuvent avoir sur les pratiques de mobilité quotidienne.

Un des objectifs de cette recherche est d'appréhender les enjeux de la mobilité à l'échelle des individus, en identifiant les inégalités de mobilité et leurs effets sur les conditions de vie des habitants. Comme l'évoque Le Breton (2006), les groupes sociaux pourraient être définis selon leur capacité à être mobiles quotidiennement. En ce sens, les populations aisées réalisent des mobilités plus complexes et plus importantes, en termes de fréquence et de distance, tout en ayant un accès plus facile aux moyens de transport modernes qui facilitent les déplacements. A contrario, les plus démunis 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, ce qui implique des déplacements pénibles, ou pousse les habitants à renoncer à se déplacer. En Amérique latine par exemple, certaines études révèlent l'existence de mobilités contraintes chez certains travailleurs pauvres qui, résidant aux extrémités des grandes villes et majoritairement dépendant des transports collectifs, se voient obligés de réaliser de longues navettes domicile-travail (Dureau, Gouëset, 2010). Si l'accès aux différents moyens de transport et la localisation résidentielle peuvent en partie déterminer les inégalités de mobilité quotidienne entre individus ou entre groupes sociaux, d'autres facteurs, tels que le profil sociodémographique des individus, les caractéristiques de l'espace urbain ou encore la composition des ménages, peuvent influencer de manière considérable sur les pratiques de mobilité. Depeau (2007) évoque par exemple les fortes dépendances des enfants vis-à-vis des structures familiales dans la réalisation des déplacements en dehors du domicile. Ainsi, d'une manière ou d'une autre, les caractéristiques sociodémographiques des individus déterminent en partie leur capacité à se mouvoir dans l'espace : l'âge, les revenus, le lieu de résidence, le genre, l'état de santé, ou encore le niveau d'études sont autant de facteurs qui influencent les différentes formes de mobilités observées. C'est donc à travers l'observation des pratiques de mobilité que nous dégagerons les principaux facteurs d'inégalité entre individus.

Définition de l'objet de recherche

L'objet de recherche de cette thèse s'est construit à partir du projet scientifique de l'Unité Mixte de Recherche ESO, au sein de laquelle a été réalisée notre étude, et plus précisément de l'axe thématique « Parcours de vie et expériences des espaces » qui oriente ses recherches vers l'appréhension des transformations spatiales et sociales à travers l'observation des pratiques et des représentations sociales. Ainsi, ce travail s'inscrit dans un contexte épistémologique où la dimension sociale est placée au centre des recherches : ce sont les individus, leurs interactions et leurs pratiques qui créent, dynamisent et transforment les espaces. L'intérêt d'une telle approche est de répondre à des problématiques actuelles qui se rapportent aux inégalités, aux risques et aux vulnérabilités, en analysant les pratiques sociales sur un territoire donné. A partir de cette entrée, nous nous sommes en premier lieu intéressés aux formes de mobilités présentes dans les villes latino-américaines, dans un contexte de perpétuelle croissance et où les inégalités socio-spatiales sont fortement présentes.

Les premières lectures scientifiques, développées dans le cadre d'un Master de géographie sociale réalisé à l'Université Rennes 2, nous ont principalement informé sur la question des mobilités dans les capitales et les principales métropoles, et montré qu'il existait très peu de recherches relatives aux mobilités dans les pôles urbains de taille intermédiaire. Le choix d'une ville intermédiaire semblait donc original dans l'analyse des pratiques de mobilité qui ont été peu traitées à cette échelle. La réalisation d'un séjour d'un an à Recife en 2009, dans le cadre d'un échange bilatéral en Master 1, a largement orienté la définition de notre terrain d'étude : la Région Métropolitaine de Recife, composée aujourd'hui de 4 millions d'habitants, semblait constituer un bon objet de recherche. Tout d'abord, la ville est située au Nordeste du Brésil, une région longtemps restée en marge de l'essor économique des régions du sud du pays et qui continue aujourd'hui de présenter des indices de pauvreté élevés ainsi que de fortes inégalités socio-spatiales. La région du Nordeste a par ailleurs fait l'objet de peu de recherches dédiées à la mobilité urbaine. Pourtant, les problèmes de circulation, les inégalités socio-spatiales, les formes de ségrégation résidentielle et la défaillance des systèmes de transports constituent aujourd'hui les majeures préoccupations des autorités locales. Souvent traitée en urbanisme ou en génie civil, la recherche dédiée aux mobilités de la ville de Recife repose essentiellement sur l'analyse des systèmes de transport, des infrastructures et de la circulation. Une analyse des mobilités à travers une approche de géographie sociale, centrée sur l'étude des dynamiques de peuplement, des inégalités socio-spatiales et des pratiques individuelles n'a été que très peu menée dans les villes du Nordeste brésilien. Ce travail est donc aussi né d'une volonté de participer au développement de la recherche dans une région où les problématiques liées à la mobilité sont des enjeux cruciaux en ville, encore peu étudiés.

L'analyse bibliographique et les premières observations sur le terrain nous ont ensuite permis de délimiter progressivement le sujet de thèse à des groupes de populations qui présentaient des risques de vulnérabilité accrus. D'une part, au Brésil comme dans l'ensemble de l'Amérique latine, le processus de vieillissement de la population est un phénomène récent et mais accéléré.

Pourtant, il existe encore peu d'études qui traitent des pratiques spécifiques aux personnes âgées en Amérique latine, notamment en termes de mobilité. Or, les personnes âgées sont confrontées à une dégradation progressive de leur état de santé et à une perte d'autonomie susceptible de compromettre leurs pratiques quotidiennes. C'est dans ce contexte qu'il nous a semblé intéressant de nous pencher sur les mobilités des personnes âgées qui habitent des villes encore peu préparées au vieillissement de la population. D'autre part, notre intérêt s'est porté sur les quartiers populaires, en raison des fortes inégalités présentes à Recife, qui représentent l'une des problématiques majeures de cette ville. La ségrégation socio-spatiale y dresse un paysage urbain fortement contrasté : d'un côté, les riches demeurent dans les quartiers centraux ou dans les résidences fermées de la périphérie, se regroupant dans d'imposantes constructions sécurisées ; d'un autre côté, les quartiers populaires se trouvent disséminés sur l'ensemble du territoire et se caractérisent par une urbanisation spontanée, informelle et désordonnée, où les services élémentaires (eau, assainissement, collecte d'ordures, etc.) font souvent défaut. Si ces zones pauvres sont omniprésentes sur le territoire, elles sont néanmoins plus nombreuses et plus étendues en périphérie des villes. Localisés en marge des quartiers centraux, les habitants de ces zones pauvres demeurent éloignés des pôles d'emplois, des centres commerciaux et de nombreux services, et ils doivent réaliser de longs déplacements pour y accéder. Ce contexte socialement défavorisé nous a incité à nous interroger sur les effets d'une double contrainte – celle liée aux dégradations vécues dans la vieillesse et celle de résider dans des zones marginalisées – sur les inégalités dans les pratiques de mobilité et dans les conditions de vie des habitants.

L'enquête de terrain

Les données des recensements et des sources secondaires préalablement collectées ne nous ont que très peu renseigné sur les pratiques de mobilité des habitants et c'est pour cette raison que notre recherche a rapidement envisagé par une enquête menée *in situ*. Ainsi, l'enquête par entretiens semi-directifs, réalisée entre 2011 et 2013, constitue la principale source d'informations regroupant des données fines sur les mobilités quotidiennes et les pratiques résidentielles des 51 individus qui ont été interviewés. Ce type d'enquête par entretiens qualitatifs ne nous permettait pas de couvrir l'ensemble de la Région Métropolitaine de Recife. Nous avons donc choisi de centrer notre analyse sur trois zones d'étude, pour y étudier en profondeur les inégalités observées dans les conditions de vie, les pratiques résidentielles et les mobilités quotidiennes des individus. Ces quartiers ont été sélectionnés afin de permettre une analyse comparative des facteurs d'inégalité et d'appréhender le poids de la localisation résidentielle dans les pratiques de mobilité quotidienne.

Après avoir écarté l'option de comparer des quartiers riches et des quartiers pauvres, ce qui aurait eu pour effet de privilégier le poids de la hiérarchie sociale au détriment des autres facteurs d'inégalités (cf. chapitre 1), l'option de comparer des quartiers périphériques et des quartiers centraux s'est également avérée peu pertinente pour les populations âgées n'effectuant plus de navettes domicile-travail vers le centre-ville. Nous avons donc sélectionné pour notre

enquête trois zones pauvres situées en proche périphérie du centre, Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro (cf. chapitre 3). Les deux premières se situent à l'ouest de la ville, elles constituent des zones informelles auto-construites, caractéristiques des quartiers populaires de Recife. La zone de Cordeiro, quant à elle, est un ensemble de logements sociaux situé au centre ouest de la ville, construit en 2003 dans le cadre d'un programme de relogement social mené par la municipalité de Recife, qui a accueilli les habitants provenant de plusieurs zones pauvres qui ont été éradiquées au centre de la ville.

A travers la sélection de ces trois zones d'étude, il a été question d'appréhender les inégalités des mobilités quotidiennes des habitants en fonction du contexte résidentiel des individus. La collecte de témoignages était alors nécessaire afin de distinguer les différents parcours de vie, les trajectoires résidentielles et les conditions d'accès au logement, qui nous permettraient ensuite d'étudier les pratiques quotidiennes et les mobilités actuelles des individus.

L'analyse longitudinale des parcours de vie nous a permis de comprendre l'évolution des pratiques et des mobilités sur le territoire en identifiant les besoins, les difficultés ou encore les stratégies mises en place par les habitants au long de leur parcours. L'adoption de la méthode par entretiens, présentée dans le chapitre 3, nous a ainsi permis, en complément de l'analyse bibliographique, d'appréhender les mobilités à une échelle micro, centrée sur les individus.

Problématique et hypothèses de recherche

Si une grande partie des études sur les mobilités attribuent traditionnellement une valeur positive à celles-ci, d'autres recherches, plus rares et plus récentes, se sont penchées sur les formes « d'immobilité », en soulignant que celles-ci pouvaient jouer un rôle important dans les « circulations » et qu'elles étaient révélatrices d'inégalités (Bergeon et *al.*, 2013). Les problèmes de circulation observés dans les villes latino-américaines, la pénibilité des déplacements quotidiens des plus démunis ou encore l'instabilité résidentielle de certaines populations, reflètent pourtant de nombreuses difficultés et contraintes dans la vie quotidienne des populations modestes. La thèse cherche à appréhender les enjeux de la mobilité des personnes âgées résidant dans les quartiers populaires. Peut-on ainsi confirmer que « bouger » serait la condition *sine qua non* de l'inclusion sociale et spatiale des individus ? Compte tenu de la population et du contexte étudiés, dans quelle mesure les pratiques de mobilité de cette population, en majorité retraitée et inactive, peuvent influencer sur leurs conditions de vie ? Par ailleurs, dans quelle mesure peut-on identifier des inégalités de mobilités entre des individus qui appartiennent à une même classe sociale et qui présentent un profil sociodémographique comparable ? Et enfin, peut-on identifier des inégalités qui reposent sur le lien entre les pratiques résidentielles et les mobilités quotidiennes des habitants ?

A travers la littérature scientifique traitée, nous avons émis une première hypothèse qui repose sur le postulat que les personnes âgées résidant dans des espaces défavorisés de la ville seraient en double difficulté, du fait de leur âge et de leur condition sociale, et qu'elles seraient exposées à des formes d'exclusion particulièrement importantes. La dégradation de l'état de santé et la perte progressive d'autonomie vécue par les personnes vieillissantes, conjuguée à un

environnement hostile (un logement précaire, un accès limité aux moyens de transport, un éloignement des ressources de la ville) constitueraient des contraintes fortes dans la mobilité des habitants et induiraient par conséquent une limitation importante des déplacements quotidiens.

Une deuxième hypothèse postule que les inégalités de mobilité des personnes âgées des quartiers populaires trouveraient leur origine non seulement dans la position sociale, mais aussi dans les profils sociodémographiques des habitants (le genre, le sexe, l'âge, le parcours de vie, la situation matrimoniale, etc.), ainsi que dans les conditions de logement et les caractéristiques du lieu de résidence (localisation dans la ville, ressources de proximité, etc.). Ce dernier facteur serait ainsi déterminant pour appréhender les difficultés vécues au quotidien par les habitants et pour identifier les inégalités et les individus les plus vulnérables face aux risques d'exclusion socio-spatiale.

Structure de la thèse

Afin de répondre à la problématique générale et aux hypothèses de recherche, nous avons choisi de diviser la thèse en trois parties.

La première partie exposera le contexte théorique et méthodologique dans lequel s'insère notre étude. Le chapitre 1 traitera les enjeux socio-spatiaux des pratiques de mobilité urbaines à la fois dans les pays du Nord et dans ceux du Sud, principalement dans les villes latino-américaines et brésiliennes. Nous présenterons la question des inégalités de mobilité, qu'elles soient résidentielles ou quotidiennes, déjà observées dans d'autres contextes urbains que Recife, également marquées par la ségrégation et la pauvreté. Nous articulerons ensuite la problématique des mobilités et celle liée au vieillissement en soulevant les caractéristiques de la population âgée et les principales inégalités entre individus qui se dégagent au troisième âge. Le chapitre 2 se penchera ensuite sur le cas spécifique de la ville de Recife, en présentant sa configuration socio-spatiale, son offre de transports et le fonctionnement général des mobilités dans la ville. La question du vieillissement de la population locale sera également mise en exergue, afin d'appréhender les conditions de vie des populations âgées. Nous présenterons enfin le cadre méthodologique de notre étude en exposant les terrains dans lesquels se sont déroulées nos enquêtes ainsi que l'échantillon de la population enquêtée (chapitre 3). De façon concomitante, nous exposerons la méthode choisie pour mener notre enquête ainsi que les formes d'exploitation des données collectées au cours de l'étude.

La deuxième partie de notre travail présentera les principaux résultats de notre enquête en termes d'inégalités de mobilité. Nous constaterons que ces inégalités sont présentes tout au long du parcours de vie des habitants, aussi bien dans la mobilité résidentielle que dans les conditions de vie quotidienne, et qu'elles ont un impact sur les pratiques de mobilité actuelles (chapitre 4). Nous dégagerons ensuite les principaux facteurs qui déterminent les inégalités de mobilité hérités de l'histoire de vie des individus, comme l'accès à la propriété pour les mobilités

résidentielles ou le travail pour les mobilités quotidiennes. Afin de mieux appréhender les pratiques de mobilité quotidienne au troisième âge, le chapitre 5 présentera ensuite les pratiques résidentielles et les modes de vie des personnes âgées enquêtées. Cette première approche nous permettra d'identifier ensuite les principales variables qui déterminent les inégalités dans les mobilités quotidiennes des aînés telles que l'état de santé, les caractéristiques du lieu de résidence ou encore la composition du ménage.

La troisième partie de la thèse se penchera sur les réductions de mobilité et les formes d'immobilité relative observées chez les personnes âgées. Le chapitre 6 exposera d'abord les différentes formes « d'immobilité » ou de mobilité restreinte, puis les stratégies ou tactiques mises en place par les personnes âgées pour limiter leurs déplacements les plus contraignants. La tendance à l'immobilité au troisième âge nous a amené à nous interroger sur l'importance accordée aux espaces de proximité par les personnes enquêtées. Bien que les formes d'ancrage territorial varient d'un individu à l'autre, l'attachement – ou au contraire le rejet – au logement et au quartier induisent paradoxalement tous les deux une tendance à l'immobilité, avec un repli sur le logement et son environnement immédiat. Le chapitre 7 de la thèse exposera ainsi les facteurs d'inégalité qui ont été observés dans les formes « d'immobilité », et les effets de ces dernières sur les conditions de vie des habitants. Enfin, l'approche des inégalités par l'immobilité nous a invité à nous interroger sur l'influence des « capacités » dans la construction des inégalités entre individus, tant dans les mobilités que dans l'immobilité.

Première Partie

Mobilités quotidiennes, pratiques résidentielles, inégalités et vieillissement en Amérique latine et au Brésil : cadre théorique et méthodologique

Première Partie : Mobilités quotidiennes, pratiques résidentielles, inégalités et vieillissement en Amérique latine et au Brésil: cadre théorique et méthodologique

La Première partie de la thèse se centrera sur l'enjeu des mobilités quotidiennes et des pratiques résidentielles dans des contextes urbains marqués par de fortes vulnérabilités sociales qui affectent les groupes de population les plus fragiles. Afin de répondre à la problématique énoncée en introduction de la thèse, qui s'interroge sur l'articulation entre les mobilités quotidiennes, les pratiques résidentielles et stratégies des habitants dans l'identification des inégalités de mobilité, il est important de saisir ici les différentes thématiques urbaines auxquelles se rattache l'étude des mobilités. Quel est alors l'intérêt de se pencher sur les pratiques de mobilité ? Quel est leur impact pour les individus dans leurs pratiques de l'espace urbain ? Si l'analyse des mobilités en ville est souvent associée aux travaux liés aux inégalités sociales et aux ségrégations résidentielles, quels enjeux constituent-elles lorsque l'on s'intéresse à une population particulière – les personnes âgées – dans un contexte de marginalité sociale et spatiale – les quartiers populaires de Recife ? L'objectif de cette première partie est donc de poser la problématique de thèse en appréhendant les différents contextes (théorique, méthodologique, social, spatial, politique, etc.) dans lequel s'intègre notre travail de recherche.

Le premier chapitre nous éclairera sur l'importance des mobilités quotidiennes et des pratiques résidentielles dans l'analyse des inégalités socio-spatiales. Nous présenterons alors notre lecture des différentes études qui ont pu être menées, au Nord et au Sud, sur ces questions et qui ont progressivement défini les enjeux de la mobilité. Nous centrerons ensuite l'analyse des inégalités de mobilité urbaine sur le contexte latino-américain et leurs impacts sur le territoire et sur les individus. Nous évoquerons ensuite les principales politiques mises en place dans les pays d'Amérique latine qui ont et qui continuent d'influencer les pratiques de mobilité des habitants. Face aux diverses contraintes liées aux inégalités et à la ségrégation nous exposerons les différentes stratégies mises en place par les habitants dans leurs pratiques de mobilité. Enfin, la dernière partie de ce chapitre axera la thématique des mobilités urbaines sur le cas spécifique des personnes âgées, le groupe qui constitue l'originalité de notre sujet d'étude. Nous présenterons ainsi le profil de cette population dans le contexte latino-américain, ses conditions de vie et les pratiques de mobilité qui la caractérisent. Ainsi, ce premier chapitre propose de définir la problématique de notre sujet à travers la projection d'un triple enjeu qui s'articule autour de l'observation des dynamiques urbaines – les pratiques de mobilité – d'une population spécifique – les personnes âgées – dans un contexte de vulnérabilité sociale – les quartiers populaires.

Le deuxième chapitre fera l'objet de la présentation du cadre territorial dans lequel s'insère notre analyse : la ville de Recife au Brésil. Nous évoquerons tout d'abord les caractéristiques de la ville qui en font d'elle un archétype des villes brésiliennes et latino-américaines en

raison notamment des fortes ségrégations et inégalités socio-spatiales qui la composent. Nous présenterons simultanément la configuration de cet espace, tant dans la gestion des découpages territoriaux pour la formulation de politiques publiques que dans les différents problèmes, sociaux ou spatiaux qu'engendre la composition informelle et irrégulière de la ville. Dans un deuxième temps, nous identifierons les pratiques de mobilités quotidiennes et résidentielles des *recifenses*¹ après avoir exposé l'offre de logements et de transports pour les populations les plus démunies. Enfin, nous nous pencherons sur le cas de la population âgée pauvre de la ville, en analysant son profil sociodémographique, sa répartition sur le territoire et les conditions de vie qui la caractérisent. L'objectif de ce deuxième chapitre est de rendre compte du contexte dans lequel s'est déroulée notre étude en distinguant les différents enjeux des pratiques de mobilités des habitants et des caractéristiques du territoire.

Le troisième chapitre sera dédié à la présentation des terrains d'étude et des données disponibles ainsi qu'à la méthode d'enquête adoptée dans le cadre de notre recherche. Il s'agit ici de justifier les choix méthodologiques engagés pour ce travail en lien avec les constats théoriques développés dans les chapitres précédents. Ce dernier chapitre exposera le corpus de données sur lequel reposera notre analyse au long de la thèse et à travers lequel nous pourrons répondre à la problématique du sujet.

La première partie de ce travail permet donc de saisir l'enjeu des mobilités urbaines et des pratiques quotidiennes dans des espaces fortement ségrégués et inégalitaires d'une part et d'appréhender une entrée thématique originale d'autre part, fondée sur l'analyse d'une population a priori vulnérable face à l'accès à la mobilité.

¹ Gentilé de Recife

Chapitre 1

L'enjeu des mobilités quotidiennes, des pratiques résidentielles et du vieillissement dans le contexte latino-américain

Ce premier chapitre vise à rendre compte de l'importance des mobilités urbaines² dans l'analyse des inégalités socio-spatiales. Il s'agira tout d'abord de saisir l'intérêt porté aux mobilités urbaines par les différentes études menées au Nord ou au Sud afin d'appréhender les principaux enjeux qui s'en dégagent. Nous verrons que l'identification des inégalités de mobilités est le reflet des inégalités sociales et spatiales car celles-ci se dessinent à partir des profils sociodémographiques des individus (âge, sexe, revenus, etc.) et des caractéristiques du contexte traité (caractéristiques du logement, localisation du lieu de résidence, etc.). Cette première approche qui nous permettra de définir les notions rattachées à la thématique des mobilités, servira de socle à l'analyse portée sur la mobilité des personnes âgées résidant dans les quartiers populaires de la ville de Recife. Nous présenterons alors en deuxième section le contexte des villes latino-américaines qui forment des espaces fortement ségrégués et qui ont connu d'importantes transformations urbaines en termes d'aménagement et de systèmes de transports. Les nombreuses contraintes imposées par les villes latino-américaines ont poussé les habitants à développer des stratégies, notamment résidentielles, qui ont en grande partie façonné la configuration actuelle des villes. La dernière section de ce chapitre présentera la population étudiée, les personnes âgées, et mettra en exergue la place qu'elle occupe dans la composition globale de la population latino-américaine, les politiques sociales qui la visent (notamment les systèmes de retraites) et enfin les inégalités de mobilités urbaines qui la caractérisent.

1.1. Les mobilités quotidiennes et les pratiques résidentielles dans l'analyse des inégalités socio-spatiales

Aborder simultanément les mobilités quotidiennes et les pratiques résidentielles s'avère pertinent pour comprendre l'évolution du contexte urbain à travers des pratiques plus complexes – comme par exemple la bi-résidentialité, renvoyant à des formes de déplacements hybrides (Kaufmann, 2010 ; J. Lévy, 2000) – qui créent de nouvelles dynamiques sur le territoire. De façon concomitante, l'observation de ces pratiques sur le territoire nous permet d'appréhender les inégalités socio-spatiales à l'échelle des villes, des quartiers mais aussi d'identifier les inégalités entre les populations, les ménages ou les individus qui habitent ces espaces.

1.1.1. Le cadre théorique des études sur les pratiques de mobilité territoriales

Au centre des recherches sur les inégalités socio-spatiales et des ségrégations résidentielles, l'analyse des pratiques de mobilité apparaît aujourd'hui comme un facteur déterminant de

² La notion de mobilité urbaine sera utilisée tout au long de la thèse pour se référer à la fois aux mobilités quotidiennes et aux mobilités résidentielles.

l'inclusion/exclusion sociale dans les villes. Les mobilités résidentielles, par exemple, auraient donc un rôle structurel pour l'urbain. Elles sont en partie à l'origine de l'expansion urbaine, du développement des réseaux de services et de voirie (J.-P. Lévy, 2009 ; Baccaïni, 1992) ainsi qu'à la spécialisation³ sociale de l'espace (Cornuel D., 2010). Les mobilités quotidiennes, quant à elles, permettent de maintenir une continuité urbaine (J.-P. Lévy, 2009) dans un espace de plus en plus fragmenté. Toutes deux sont par ailleurs étroitement liées car en fonction du lieu de résidence, les mobilités quotidiennes varieront d'un habitant à l'autre. Les différentes formes de mobilités seraient alors complémentaires dans l'analyse des inégalités sociales et spatiales : en reprenant la notion de Amar (2010 : 94), « *la mobilité est riche en reliance lorsqu'elle permet de rester relié (aux autres, au monde), lorsqu'elle favorise la création de liens nouveaux [...] et entretient les réseaux sociaux auxquels on appartient lorsqu'elle rend lisibles et accessibles les territoires urbains et les ressources ou services dont on a besoin* ». L'accès à la mobilité serait alors une condition pour que chaque individu maintienne un lien avec les habitants qu'il côtoie et avec l'espace qu'il fréquente. Pouvoir se déplacer librement sur le territoire, avoir accès à un logement et dans le même temps aux aménités de la ville quel que soit le quartier de résidence constitue des facteurs stratégiques dans l'intégration socio-spatiale des habitants. Bien plus qu'un simple moyen d'accès à la ville, la mobilité serait alors une valeur quasi-normative selon Bertrand (2010 : 8) : « *Autrefois comprise comme un simple vecteur vers des ressources territorialisées, et liée à l'aménagement du territoire, la mobilité est désormais perçue elle-même comme ressource dans et de la ville.* ». Elle deviendrait une « *valeur montante des sociétés urbaines* » (Bacqué, Fol, 2007), une « *compétence* » dans l'accès au logement, au travail et aux aménités urbaines (Bertrand, 2010 ; Lévy, 2000). L'accès aux différentes formes de mobilité favoriserait donc à la fois les interactions entre habitants et entre le rapport que chaque individu entretient avec le territoire urbain.

En ce sens, l'analyse simultanée des mobilités quotidiennes et résidentielles se justifie par leur complémentarité. Selon les caractéristiques du lieu de résidence (localisation, desserte en transports collectifs, équipements, commerces, services, etc.) dépendront en partie les déplacements quotidiens des habitants. Ainsi, les conditions d'accès au logement et aux aménités de la ville (telles que le travail, les commerces et les services, les équipements, etc.), analysées par les mobilités quotidiennes des individus, reflètent les difficultés et les vulnérabilités rencontrées dans le quotidien et dans le parcours de vie des populations.

L'expansion des villes, le développement des systèmes de transports et des nouvelles technologies ont favorisé l'augmentation et la diversification des mobilités quotidiennes dans les villes (Lannoy, Ramadier, 2007). L'augmentation des vitesses de déplacement a permis de réaliser des mobilités plus étendues sur le territoire, tout en maintenant des durées de déplacement relativement stables (Kaufmann, 1999 ; Massot, Orfeuill, 2005). Pourtant, l'accès aux nouveaux moyens de transports ainsi qu'aux nouvelles technologies n'est pas généralisé

³ L'auteur se réfère à la notion de spécialisation sociale de l'espace pour désigner les ségrégations spatiales.

et constitue de ce fait un facteur important dans l'intensification des inégalités de mobilités. L'accès à l'automobile par exemple, constitue un facteur d'inégalités important dans les villes latino-américaines : alors que seul 1% des ménages à bas revenus de Bogotá disposent d'une automobile, 68% des ménages à hauts revenus en sont équipés (Gouëset et *al.*, 2014). De la même façon, à Santiago du Chili et à São Paulo, les ménages les plus pauvres, équipés d'une automobile représentent 10% et 8% respectivement de l'ensemble des ménages à bas revenus (*ibidem*).

Malgré un accès inégal aux mobilités, les habitants se déplacent pourtant à travers différents quartiers dans la ville. Les mobilités quotidiennes reflètent ainsi une volonté, une nécessité ou une obligation de réaliser des pratiques sur différents espaces. Ces pratiques se traduisent majoritairement par des activités professionnelles, par la fréquentation d'établissements scolaires, par la réalisation des courses, par l'accès à différents services (santé, administrations, etc.), par des activités liées aux loisirs, par des visites aux membres de la famille ou aux amis, etc. Dans l'analyse des mobilités quotidiennes, les déplacements se réalisent dès lors qu'ils sont considérés « viables » pour l'individu, la famille ou le ménage (Vasconcellos, 2001). Une priorité est donnée aux mobilités qui permettront de maintenir ou d'améliorer les conditions de vie des habitants, comme c'est le cas lorsque l'on se rend sur le lieu de travail ou à l'école par exemple. Les individus tentent de les réaliser dans les meilleures conditions possibles, à la hauteur de leurs moyens et au détriment parfois des mobilités secondaires (pouvant être liées aux loisirs par exemple), notamment pour les classes les plus démunies. A titre d'exemple, les individus peuvent privilégier l'usage des transports collectifs dans la réalisation des activités principales comme le travail, en assumant le coût parfois élevé qu'ils représentent, et privilégient des modes de transport moins coûteux (comme la marche à pied) ou limitent les déplacements considérés comme secondaires (comme aller au cinéma ou à la plage) (Vasconcellos, 2001).

Dès lors que les individus éprouvent des difficultés à réaliser leurs déplacements quotidiens, les diverses contraintes qui viennent s'imposer à eux: l'agencement urbain, l'accès aux moyens de transport ou encore les caractéristiques des individus et de leur entourage constituent des facteurs importants dans l'analyse des inégalités de mobilité (Wiel, 2005 ; Demoraes, Piron, Zioni, Souchaud, 2012). Ainsi, les mécanismes de ségrégation spatiale qui obligent les populations les plus démunies à trouver résidence dans les espaces éloignés des centralités urbaines, alors même qu'elles ne disposent que d'un accès restreint aux moyens de déplacement, contribuent à l'accentuation des inégalités de mobilité déjà existantes. Ainsi en France, Baccaïni (2002) souligne que l'observation des mobilités quotidiennes, notamment celles liées au travail, permet d'identifier des déséquilibres existants entre l'offre et la demande d'emploi à l'intérieur des communes franciliennes. L'individu réalisant de longues navettes domicile-travail réside dans un espace qui propose peu d'emplois correspondant à son profil socio-professionnel, ou dans un quartier qui est surtout dédié à la fonction résidentielle. Ainsi, l'agencement du territoire mais également les caractéristiques des

individus influent sur la propension de ceux-ci à réaliser des déplacements plus ou moins fréquents et lointains au sein de la ville. L'appartenance sociale, l'âge, le genre, la catégorie socio-professionnelle, le statut d'occupation du logement, le réseau social, les ressources matérielles et cognitives des individus sont également des facteurs déterminants dans l'analyse des mobilités urbaines.

La pratique des mobilités est donc expliquée par des facteurs « endogènes », propres aux caractéristiques des habitants (âge, sexe, revenus, lieu de résidence, etc...), ou par des variables « exogènes », liées au contexte de vie des individus (opportunités spatiales, tensions du marché immobilier ou politiques de logement, systèmes de transport, etc.) (Authier et *al.*, 2010). Lorsque les habitants déménagent par exemple, ou choisissent un lieu et un type de résidence, ils doivent faire face à des contraintes plus ou moins importantes qui émanent de leur situation sociodémographique ou du système social dans lequel ils vivent. Devenir propriétaire lorsque l'on dispose de peu de revenus, implique souvent l'éloignement du centre et des quartiers dont les prix du foncier et de l'immobilier sont un réel obstacle pour ces habitants. Par ailleurs, les habitants appartenant à une même classe sociale, résidant dans un même quartier, dans la même rue voire dans la même résidence n'auront pas forcément les mêmes aspirations résidentielles. Pour Grafemeyer (2010), l'expérience de vie et les représentations sociales des individus peuvent être déterminant dans les choix résidentiels effectués au cours du cycle de vie : « [...] *les mécanismes sociaux ont façonné leurs attentes, leurs jugements, leurs attitudes, leurs habitudes, et par conséquent ce qu'ils estiment souhaitable.* » (p. 35). En ce sens, l'analyse des mobilités et des pratiques spatiales est complexe, bien qu'il soit possible d'en dégager des tendances dans les pratiques de chaque groupe social.

1.1.2. Les pratiques résidentielles dans les processus de ségrégation urbaine en Amérique latine

Les dernières décennies ont été marquées par un phénomène d'étalement urbain des villes latino-américaines où l'on a notamment observé l'apparition d'ensembles résidentiels fermés de haut standing en périphérie des villes. Dureau (2006a) souligne que dans certaines villes, comme Santiago, Bogotá ou Mexico, les populations aisées privilégient le choix de vivre loin des centres afin d'éviter les problèmes de congestion ou d'insécurité auxquels sont soumis les quartiers centraux. Ces populations trouvent alors refuge dans ces ensembles résidentiels fermés qui parfois s'insèrent géographiquement dans des quartiers pauvres. L'amélioration des infrastructures routières, l'essor de l'investissement immobilier privé et le déficit d'offre de logement dans les quartiers centraux des villes ont impulsé le développement de zones commerciales et de ces ensembles résidentiels fermés dans les communes périphériques (Sabatini, Brain, 2008). A partir des années 1980, on observe donc la formation d'une « polarisation sociale » (Janoschka, 2002) à échelle réduite, qui se produit en périphérie mais aussi dans les quartiers plus centraux (Dureau, 2006c), où pauvres et riches se côtoient sur le même espace. Cette nouvelle proximité géographique n'est pourtant pas synonyme de mixité

sociale mais il s'agit plutôt d'une forme de ségrégation nouvelle, observable à une échelle micro (Dureau, 2000b, Dureau 2006c ; Janoschka, 2002). Pour suivre la définition de Brun et Rhein (1994), il s'agirait dans ce cadre d'une « ségrégation spontanée » (ou « inverse »), d'un choix délibéré de prise de distance par les riches, en opposition à l'idée d'une situation subie par les pauvres, à laquelle renvoie le concept initial de ségrégation. C'est le cas de Nordelta qui, au-delà de constituer un espace résidentiel propice aux nouvelles aspirations des classes aisées – proposant notamment des logements de grande taille avec jardin et assurant la sécurité des habitants – est doté de services, de commerces et d'équipements de loisirs adaptés aux nouveaux résidents (Janoschka, 2002). La privatisation de cet espace restreint la fréquentation de ces aménités aux seuls habitants de Nordelta, excluant ainsi les populations résidant en dehors de l'ensemble. La ségrégation urbaine s'effectue alors par la mise en place de barrières physiques, matérialisées par des murs ou clôtures qui encerclent ces ensembles résidentiels de prestige dans des communes populaires. Ces formes d'urbanisation sont donc loin d'encourager la mixité sociale, au contraire, elles sont le reflet d'une volonté commune, celle des populations aisées, à maintenir une distinction sociale claire vis-à-vis des autres groupes de la hiérarchie sociale (Cabrales Barajas, Canosa Zamora, 2001).

Ainsi, de nombreuses études ont appréhendé les effets ségrégatifs que causaient les ensembles résidentiels fermés, à l'image des *gated communities* aux Etats-Unis, des *barrios cerrados* d'Amérique latine ou des *condominios fechados* spécifiques au contexte brésilien (Blackely, 1997 ; Sabatini, Brain, 2008 ; Caldeira, 2000). Le caractère privatif et exclusif de ces formes de résidence, matérialisé par des espaces surveillés et clôturés, constitue des enclaves urbaines auquel seul un groupe restreint d'individus y accède, ce qui facilite les formes de micro-ségrégation (Dureau, 2006c), comme le montre la photographie ci-dessous. Ces fragments de territoire rompent la continuité globale de la ville, que ce soit d'un point de vue urbanistique ou fonctionnel puisque leur construction et organisation se définissent selon des intérêts privés, en marge des projets de planification de la ville. Les contrastes formés par ces micro-ségrégations sont alors marquants, comme l'illustre la Photographie 1.

Photographie 1. Inégalités socio-spatiales et ségrégations à São Paulo, Brésil : Paraisópolis (à gauche) et Vila Suzana (à droite), 2002



Source : Tuca Vieira, 2002 (<http://www.tucavieira.com.br/>).

Dureau (2000b) souligne que les effets ségrégatifs trouvent leur origine à la fois dans les formes d'urbanisation particulière de ces ensembles mais également dans les pratiques spatiales des habitants. Si l'on prend l'exemple de Nordelta, en périphérie de Buenos Aires, considérée aujourd'hui comme une « ville-village » où se concentrent des résidences de haut standing dans un ensemble fermé et ultra sécurisé, Janoschka (2002 : 19) observe que les pratiques des habitants se sont peu modifiées depuis leur arrivée dans l'ensemble et qu'elles sont majoritairement centrées sur la Capitale Fédérale ; les habitants y travaillent et la plupart des pratiques quotidiennes se réalisent dans des lieux privés : « *Depuis la ville surveillée et isolée de Nordelta, on se rend au travail par l'autoroute, on gare la voiture dans un lieu surveillé et privé, la plupart du temps sur le lieu de travail. Le contact avec les espaces urbains d'accès public se réduit au minimum [...]* ». Pour certains auteurs, ces pratiques ne reflètent pas forcément le désir des populations aisées de marquer une distance entre les groupes sociaux mais plutôt de garantir l'affirmation de leur statut ou de leur ascension sociale. D'après une étude menée au Chili (Sabatini, Brain, 2008), si les ménages aisés restaient sceptiques à l'idée de résider dans des quartiers populaires c'était avant tout par crainte de voir leur bien immobilier perdre de la valeur. Néanmoins, vouloir se distinguer des autres groupes sociaux à travers le choix du type de logement ou du quartier de résidence et interagir avec des espaces et des groupes socialement homogènes contribue inévitablement au renforcement des ségrégations déjà présentes sur le territoire.

L'analyse des pratiques résidentielles, c'est-à-dire des choix, des mobilités, des stratégies ou des tactiques individuelles et familiales varie en fonction des caractéristiques sociodémographiques des habitants, et l'impact territorial de ces pratiques implique, encore une fois, une observation à une échelle plus fine que celle de la ville dans sa globalité.

Traditionnellement, les préférences de localisation résidentielle des ménages populaires latino-américains, sont davantage centrées sur le regroupement par affinités sociales plutôt que sur la valorisation d'un quartier spécifique (Delaunay, Dureau, 2003). Parmi le réseau social des individus (qui inclue la famille, les amis, le voisinage ou encore les collègues de travail), la famille tient un rôle fondamental dans les formes de peuplement de la ville et les pratiques résidentielles des habitants (Vervaeke, 2002). Une étude réalisée à Bogotá (Dureau, 2002) observe une forte concentration des membres d'une même famille sur l'espace, où environ 80% de la parenté des enquêtés résidait dans la même localité. Sunkel (2007 : 3) évoque le « familisme » latino-américain en postulant que « *la famille se dresse comme un pilier clé du bien-être latino-américain* ». Cette cohésion familiale serait une « stratégie d'autoprotection » des familles dans un contexte de pauvreté, où les politiques sociales ne répondraient pas aux besoins des individus. Appliquée à l'ensemble de la population, cette tendance pourrait alors contribuer au maintien des formes de ségrégation urbaines en préservant des fragments de territoire socialement homogènes.

Ainsi et pour reprendre la définition de Navez-Bouchanine (1998 : 73), les populations des extrémités de la hiérarchie sociale tendraient à se concentrer sur des espaces urbains spécifiques, constituant des fragments de territoire qui induisent « *un processus de désagrégation ou de désaffiliation collective qui conduirait des groupes, captifs, ou porteurs d'une identité reconnue comme commune à s'approprier de manière exclusive des espaces où s'exprimerait l'absence de référence à la société globale. Cette absence serait perceptible à plusieurs niveaux : social, économique, culturel, politique et administratif* ». Les classes moyennes, quant à elles, seraient présentes sur l'ensemble du territoire, de façon plus éparse.

Dans le cadre du récent projet METAL⁴, l'analyse comparée de trois métropoles d'Amérique latine (Bogotá, Santiago et São Paulo) confirme la complexité des nouvelles formes de peuplement urbain et l'évolution des ségrégations désormais observables à différentes échelles (Dureau, 2012). Le processus d'expansion urbaine, bien qu'en ralentissement, est encore d'actualité dans ces trois métropoles mais présente aujourd'hui une dynamique nouvelle, alimentée par des pratiques sur le territoire différenciées selon les classes sociales observées. Les nouvelles dynamiques urbaines impliquent un basculement d'échelle dans l'analyse des ségrégations socio-spatiales et des disparités entre les villes latino-américaines.

⁴ Mené entre 2009 et 2012 et dirigé par Françoise Dureau, le programme METAL (Métropoles d'Amérique latine dans la mondialisation), financé par l'ANR (Agence Nationale pour la Recherche) et l'AIRD (Agence française Interinstitutionnelle pour la Recherche sur le Développement) dans le cadre du programme conjoint ANR-AIRD « Les Suds Aujourd'hui », avait pour objectif de comprendre les restructurations urbaines de trois métropoles latino-américaines (São Paulo, Santiago du Chili et Bogotá) à partir des années 1980.

Dans le cadre de ce projet, les résultats ont en effet montré que les ségrégations sont plus marquées entre les communes pour le cas de Santiago alors qu'à Bogotá celles-ci sont davantage accentuées lorsque l'on se situe à l'échelle des secteurs censitaires. C'est donc une analyse multi-scalaire des pratiques résidentielles qui s'impose dans l'étude des inégalités et des formes de ségrégations présentes dans les villes latino-américaines (Dureau, *op. cit.*).

Les ségrégations urbaines en Amérique latine sont donc initialement issues des pratiques résidentielles des populations les plus riches, qui se sont concentrées dans les espaces aujourd'hui les plus stratégiques de la ville. Alors que ces processus se caractérisaient à l'origine par des inégalités centre-périphérie opérant à l'échelle de grands secteurs urbains, ils se sont progressivement développés à des échelles plus fines, en réduisant la distance géographique entre riches et pauvres dans les quartiers centraux comme en périphérie. Les populations démunies demeurent néanmoins majoritairement en marge des quartiers centraux et pour celles qui ont réussi à demeurer dans le centre, leurs conditions résidentielles sont souvent défavorables. Le choix du lieu de résidence est alors fortement réduit pour une large partie de la population, ce qui déterminera en partie les inégalités de mobilité quotidienne, comme nous allons le voir dans la section suivante.

1.1.3. Les inégalités de mobilité quotidiennes et résidentielles dans l'espace urbain

Les formes de peuplement constatées ainsi que les différentes mobilités qui peuvent être observées sur le territoire, découlent d'un positionnement à la fois social et spatial des citoyens. L'analyse des inégalités de mobilités sur le territoire revient donc à identifier les difficultés des habitants à accéder aux aménités urbaines (logement, commerces, services, transports, etc.) selon leur profil sociodémographique et leur localisation résidentielle dans la ville. Dans la littérature scientifique traitée, les principaux facteurs générateurs d'inégalités de mobilités évoqués sont : le lieu de résidence, la classe sociale, l'âge et le genre. Bien que nous traiterons ici ces facteurs de façon distincte, pour faciliter la cohérence du développement, certaines variables sont étroitement liées – comme le genre et les situations de pauvreté accrue –, que nous étudierons au fil de la section.

a) Des inégalités de mobilité selon la localisation et les caractéristiques du lieu de résidence

Dans les villes latino-américaines, les inégalités de mobilité quotidienne semblent s'accroître en raison d'une fragmentation urbaine importante où les distances entre le lieu de résidence et les zones d'emploi tendent à augmenter chez les classes moyennes et populaires (Dureau, Gouëset, Le Roux, Lulle, 2012). En effet, le processus d'étalement urbain des métropoles latino-américaines, déjà évoqué plus haut, s'est caractérisé par une forte croissance démographique des communes périphériques alors que les villes-centre continuaient de regrouper l'essentiel des ressources, notamment en termes d'emploi. Ce processus n'a fait qu'amplifier les flux quotidiens des périphéries vers le centre, en créant ainsi de nouvelles pratiques de mobilité. A titre d'exemple, on constate que les nouveaux habitants de Nordelta dont la plupart proviennent du centre de l'agglomération de Buenos Aires, continuent de

travailler dans la capitale et réalisent désormais des navettes plus longues, en empruntant la voiture individuelle plutôt que les transports collectifs (Janoschka, 2002). A l'opposé, les populations démunies de Bogotá tendent aujourd'hui à privilégier l'emploi dans la même commune de résidence, contrairement aux populations à haut revenu (Dureau, Gouëset, 2010). Ces pratiques territoriales des pauvres ne sont souvent pas le résultat de choix délibérés mais reflètent plutôt des difficultés d'accès à la mobilité, car ces derniers dépendent principalement des transports publics, alors qu'ils résident principalement loin du centre. En ce sens, les navettes domicile-travail en dehors de la commune de résidence supposent souvent des mobilités contraignantes lorsque l'offre de transport est insuffisante et de qualité médiocre.

Certains auteurs soulignent que les conditions de mobilités qu'offrent les transports collectifs en ville se détériorent progressivement et qu'elles nuisent de plus en plus la qualité de vie des habitants (Leite, 2008 ; Figueroa 2005). L'essor de la voiture individuelle, la mauvaise gestion des transports en commun ou la dégradation des infrastructures sont autant de facteurs qui freinent la fluidité des déplacements et remettent en question la valeur positive attribuée à la mobilité.

De la même façon, les caractéristiques du lieu de résidence sont cruciales dans l'analyse des inégalités de mobilité. Elles déterminent en partie les choix et les contraintes auxquels sont soumis les habitants dans la réalisation de leurs pratiques quotidiennes. L'existence, par exemple, d'une offre d'emploi à proximité du lieu de résidence peut donner la possibilité aux habitants d'élargir leurs choix en termes de mobilité quotidienne. L'environnement de proximité des habitants reflète également les conditions de vie dans lesquelles les individus vivent et évoluent au cours du cycle de vie.

L'analyse des espaces de proximité n'est pourtant pas suffisante dans l'appréhension des inégalités de mobilité. La seule observation du territoire ne nous permet pas de déduire les interactions réelles entre les habitants et l'espace. A titre d'exemple, malgré le développement économique qu'a connu au cours des dernières décennies le municipe de Soacha, une périphérie populaire de Bogotá, la plupart des navettes domicile-travail continuent de se réaliser vers la capitale malgré les emplois générés sur place ; ceux-ci ne correspondent pas à la main-œuvre locale peu qualifiée, ce qui montre que la nouvelle configuration de l'espace n'a pas engendré de changements dans les pratiques de mobilité des habitants (Dureau, Gouëset, 2010). Dans un autre contexte, Aranha (2005) observe que les « cités dortoirs » de la périphérie de São Paulo, bien que monofonctionnelles, n'enregistraient pas seulement des mobilités sortantes mais qu'elles constituaient également des espace d'accueil pour certains travailleurs résidant dans d'autres municipes.

Ainsi, l'accroissement des distances entre les pôles attractifs et les périphéries sont d'autant plus marqués que l'éloignement spatial des différentes classes de la hiérarchie sociale est important (Thisse, 2003). Plus les distances socio-spatiales sont fortes et plus les effets de la

ségrégation urbaine sont pénalisants pour les classes défavorisées. De plus, les quartiers populaires de grande taille, où il y a absence d'hétérogénéité sociale, tendent à aggraver l'isolement socio-spatial des habitants (Duhau, 2003 ; Bacqué, Fol, 2007).

b) Les inégalités de mobilités urbaines selon la classe sociale des habitants

Lorsque l'on s'intéresse aux pratiques résidentielles, on constate des conditions d'accès au logement différenciées selon la classe sociale des habitants. Certains travaux identifient de fortes mobilités résidentielles dans les classes de bas revenus, ce qui serait le résultat des conditions de précarité dans lesquelles vivent ces populations (Delaunay, 2007). La faiblesse ou l'instabilité des revenus perçus par les populations pauvres, les empêchent souvent d'accéder à la propriété du logement et leur statut de locataire les soumet à des situations de vulnérabilité face à l'augmentation des loyers ou aux expulsions, ce qui les mène à réaliser des mobilités résidentielles contraintes (Dureau (a), 2006). Parallèlement, on peut également observer de fortes mobilités résidentielles chez les populations aisées mais contrairement aux pauvres, ces déménagements sont désirés et marquent clairement la capacité de ces habitants à se rendre mobiles sur le territoire. Des nuances peuvent donc être soulevées entre les ménages de différentes classes sociales : la mobilité résidentielle chez les locataires plus démunis est souvent plus importante que chez les locataires aisés. En revanche, les propriétaires les plus pauvres changent rarement de logement après avoir accédé à la propriété alors que les ménages des classes moyennes et aisées continuent à déménager même en étant propriétaires (Herrera, 2006 ; Suárez-Lastra, 2010 ; Delaunay, Dureau, 2003). Le statut de locataire confère aux plus pauvres une situation de vulnérabilité face aux augmentations de loyers et aux expulsions, une précarité d'autant plus marquée lorsqu'il y a instabilité familiale et de nombreux conflits dans leur entourage (Delaunay, Dureau, 2003).

Bien que la localisation du domicile, comme on l'a vu précédemment, influe sur la capacité des individus à accéder aux ressources de la ville en se déplaçant, d'autres variables « endogènes », pour reprendre la notion de Authier *et al.* (2010), propres aux caractéristiques sociodémographiques des individus, viennent déterminer les conditions d'accès à la mobilité quotidienne.

Un premier constat est alors saillant : le revenu marque clairement des disparités dans les pratiques de mobilité des groupes sociaux. Ainsi, la mobilité des habitants est d'autant plus forte, en termes de nombre de trajets par jour, que les revenus sont importants (Avila Gomide, 2003). De la même façon, Vasconcellos (2001) observe que le temps passé dans les déplacements est plus important chez les populations aisées que chez les habitants démunis : à São Paulo, les individus disposant de peu de revenus passaient en moyenne 107 minutes dans les transports par jour contre 289 minutes pour les habitants les plus aisés. D'autres études ont également montré que la distance des trajets réalisés par les habitants augmentait avec le revenu. Les plus aisés semblent effectuer des déplacements plus éloignés de leur lieu de résidence que les populations démunies. A titre d'exemple, on constate qu'à Montevideo, 60% des plus aisés réalisaient plus de deux déplacements par jour en 2007, alors que 60% des

habitants démunis effectuaient moins de deux déplacements par jour (Aguiar, 2011). Ainsi, plus les habitants disposeraient de revenus élevés, plus leurs déplacements seraient nombreux et lointains.

L'immobilité chez certains ou l'hypermobilité chez d'autres, peuvent être le résultat de choix, maîtrisés ou au contraire les conséquences de situations subies. Ainsi, l'accès à la propriété est souvent la solution à la fin de l'itinérance résidentielle mais peut induire néanmoins des mobilités quotidiennes contraignantes, puisque l'accès à la propriété des plus pauvres n'est possible qu'en marge des pôles attractifs de la ville. L'observation des mobilités ne peut donc se dissocier de l'analyse des conditions d'accès à celle-ci ; l'hypermobilité de certains n'implique donc pas toujours des conditions de mobilité faciles, mais peut, au contraire, être un marqueur de vulnérabilité et de précarité chez les habitants qui réalisent des mobilités sous contraintes.

Ainsi, les disparités qui existent entre riches et pauvres se dessinent à travers les choix ou le potentiel de mobilité dont ils disposent. Concrètement, les individus les plus aisés maîtriseront davantage leurs mobilités, qu'elles soient quotidiennes ou résidentielles, et pourront mieux affronter les contraintes qui s'imposent à eux. Cela renvoie à la notion de *motilité*, introduite par Kaufmann (2004), qui met en évidence le potentiel qu'auraient les habitants face à la mobilité. Cette motilité prend en compte l'accessibilité (offre disponible), les compétences (savoir-faire des acteurs) et l'appropriation (les perceptions, visions, stratégies et habitudes des habitants vis-à-vis de l'accès et des compétences). Elle est définie comme « *la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets* » (Kaufmann, 2004). Les populations aisées ont par exemple accès à différents moyens de transports (automobile, transports en commun, etc.), ce qui augmenterait leur potentiel de mobilité. Ces habitants peuvent ainsi se doter « *d'accès et de compétences, non pas pour être mobiles, mais afin de s'assurer contre les risques de toutes sortes, pour ne pas être pris au dépourvu dans des situations très variées, tant du domaine de la vie quotidienne que de leur carrière professionnelle. [...] Pour de nombreuses personnes interrogées, avoir accès à un réseau [de transport] permet d'élargir le spectre de la mobilité potentielle, même si cet accès ne se transforme pas en usage.* » (Kaufmann 2005, p. 131). Si les populations démunies développent à leur tour des stratégies pour accéder aux ressources de la ville, comme le fait de se tourner vers le secteur informel pour travailler à proximité du lieu de résidence et éviter ainsi des mobilités quotidiennes contraignantes, elles auront plus de difficultés à se doter de véhicules individuels pour garantir des déplacements rapides dans de bonnes conditions de transport.

c) Les inégalités de mobilité urbaines selon l'âge

L'âge est également une entrée par laquelle peuvent être abordées les inégalités de mobilité présentes sur le territoire. Qu'elles soient quotidiennes ou résidentielles, les mobilités des habitants évoluent selon les différentes étapes de la vie. Lelièvre (1992) identifie un schéma résidentiel classique des français qui se caractérise par de très faibles mobilités en début de

parcours et ce jusqu'à l'adolescence, puis les mobilités tendent à augmenter lorsqu'il y a décohabitation avec les parents. Les taux de mobilités culminent entre 20 et 25 ans et diminuent progressivement jusqu'au départ à la retraite, moment où l'on observe une légère hausse des mobilités. Delaunay (2010), vérifie un schéma résidentiel semblable au Chili avec des taux de mobilités maximum aux alentours de 25 ans mais le départ à la retraite ne signifie pas un moment déclencheur d'une hausse des mobilités ; c'est davantage en fin de cycle de vie que l'on constate une légère hausse des mobilités, lorsque les personnes âgées vont résider avec un membre de la famille ou en maison de retraite. Par ailleurs, on observe une stabilité résidentielle importante chez les 60 ans et plus, en raison notamment d'un statut fréquent de propriétaire du logement⁵. L'intensité des mobilités résidentielles durant le parcours de vie est ainsi sujette aux événements qui composent chaque période de la vie, selon le contexte donné.

Le facteur âge est également important dans l'analyse des mobilités quotidiennes. Ainsi, on observe de plus faibles mobilités quotidiennes chez les plus de 60 ans et les enfants (Dureau, Gouëset, Le Roux, Lulle, 2012). Les caractéristiques qui définissent ces étapes de la vie renvoient à un manque d'autonomie, à une dégradation de l'état de santé pour les personnes âgées, et à de fortes dépendances vis-à-vis de l'entourage ou des autres membres du ménage. Enfants ou personnes âgées connaissent ainsi des mobilités moins fortes que pour les populations appartenant aux autres groupes d'âge. A Bogotá, les pratiques de mobilité de ces deux catégories d'habitants se réalisent essentiellement dans l'espace de proximité du lieu de résidence (ibidem ; Aguiar, 2011). Une étude menée en Uruguay (Aguiar, 2011) a estimé que 35% des personnes âgées de plus de 60 ans ne passaient pas plus d'une demi-heure par jour en dehors de leur résidence. La moyenne des sorties quotidiennes des personnes âgées serait alors deux fois moins importante que pour les moins de 30 ans.

Par ailleurs, les destinations des mobilités quotidiennes des habitants sont en grande partie déterminées par le facteur âge. On observe ainsi qu'à Montevideo, les personnes âgées constituent le groupe d'âge qui réalise le plus de mobilités au sein du quartier de résidence (Aguiar, 2011). A l'opposé, on retrouve des mobilités aux destinations plus variées et plus lointaines pour la population de moins de 30 ans, des mobilités qui sont souvent déterminées par le lieu de travail ou d'étude, situés sur différents quartiers de la ville. Ainsi, ce dernier groupe d'âge passe 70% plus de temps à réaliser ses déplacements que les personnes âgées ; en moyenne, les 60 ans ou plus réalisent alors chaque déplacement en moins de 20 minutes (ibidem).

Bien que le facteur âge puisse en partie expliquer certaines mobilités quotidiennes et résidentielles de groupes d'âge spécifiques, il ne peut néanmoins se traiter indépendamment de la hiérarchie sociale, qui détermine fortement les pratiques de mobilité des habitants. Les mobilités quotidiennes des personnes âgées pauvres, par exemple, ne présenteront pas les

⁵ 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 Caraïbes (CEPAL). Données disponible sur : <http://www.cepal.org/>).

mêmes caractéristiques que celles des personnes âgées aisées, notamment si ces dernières sont équipées d'une automobile. Les lieux fréquentés varient également en fonction de l'appartenance sociale : si les soins de santé constituent un motif récurrent dans les pratiques de mobilité quotidiennes des personnes âgées, seuls les 60 ans ou plus appartenant aux classes sociales supérieures, se dirigent vers des complexes de santé ou des gymnases spécialisés.

d) Les inégalités de mobilité quotidienne selon le genre

En Amérique latine, les femmes sont plus largement exposées aux situations de pauvreté que les hommes. Ayant des revenus plus faibles et moins d'opportunités sur le marché du travail, les femmes sont souvent enclines à la précarité et à l'instabilité (Avila Gomide, 2003). Selon Brito (2005), le pourcentage de femmes à percevoir l'équivalent de deux salaires minimums ou moins au Brésil, est largement supérieur à celui des hommes ; et à l'inverse, les revenus les plus élevés sont majoritairement attribués aux hommes. En termes de mobilités quotidiennes, les pratiques des femmes se différencient alors de celles des hommes qui se déplacent plus loin et ont un plus ample accès aux différents moyens de transports existants (Dureau, Gouëset, 2010). Ces inégalités d'accès aux moyens de transport se renforcent au sein des couples lorsque que les dépenses du ménage liées aux déplacements de l'homme sont supérieures à celles de la femme, bien que tous deux travaillant loin du lieu de résidence (Vasconcellos, 2001). Les enquêtes METAL (Gouëset et *al.*, 2014) identifient ainsi des inégalités quant à l'accès aux moyens de transport dans le couple latino-américain lors des mobilités liées au travail : alors que les modes de déplacements sont variés pour les hommes (marche à pied, transports collectifs, automobile), les femmes tendent à utiliser le même mode de transport. Dans le couple, la femme se rendra sur le lieu de travail à pied ou en transport collectif alors que son conjoint utilisera plutôt l'automobile du ménage.

Ainsi, les mobilités quotidiennes des femmes se caractérisent par des déplacements courts, souvent dans l'espace de proximité, mais plus nombreux que chez les hommes (Avila Gomide, 2003 ; Lazo, 2012). En effet, les pratiques de proximité, telles que l'accompagnement des enfants à l'école et les courses, sont généralement réalisées par les femmes et correspondent à des déplacements fréquents.

Par ailleurs, certains auteurs soulignent des inégalités de genre lorsque l'on s'intéresse aux dégradations fonctionnelles des individus. Des difficultés à se déplacer physiquement sont ainsi plus présentes chez les femmes que chez les hommes (Parahiba, Veras, 2008). Les femmes seraient ainsi touchées plus jeunes par le déclin fonctionnel que les hommes, ce qui pourrait s'expliquer à la fois par des pratiques culturelles genrées – les femmes pouvant réaliser de lourdes tâches domestiques – ou par la tendance des femmes à être plus enclines aux maladies chroniques (Torre, 2010).

Ainsi, les inégalités de genre sont mieux appréhendées lorsque l'on s'intéresse de plus près aux conditions d'accès à la mobilité, notamment en termes de modes de transport utilisés, en identifiant la nature des difficultés rencontrées par les habitants. Les résultats des différentes

études montrent donc une position davantage favorable pour les hommes que pour les femmes dans l'accès à la mobilité quotidienne.

Les inégalités de mobilités peuvent ainsi s'accroître ou s'atténuer dès lors qu'il y a combinaison des facteurs évoqués (Dureau, Gouëset, 2010). Les populations démunies, résidant en périphéries dans des quartiers peu desservis en transports collectifs par exemple, éprouveront plus de difficultés à se rendre mobile que les pauvres du centre-ville. De la même façon, des dépendances accrues peuvent être observées selon l'âge des individus, selon leur état de santé ou encore selon leurs aptitudes cognitives à se déplacer (Le Breton, 2002 ; Baccaïni, 2002). Ainsi, les inégalités de mobilité s'observent entre tous les habitants et ce, quand bien même l'échelle d'analyse se penche sur une catégorie sociale spécifique (Dureau, Gouëset, Le Roux, Lulle, 2012).

L'analyse des mobilités et des pratiques résidentielles laisse donc entrevoir les inégalités entre individus qui sont complexes à appréhender. Si les caractéristiques sociodémographiques des habitants constituent des facteurs-clés des inégalités de mobilité, leur impact est d'autant plus marqué lorsqu'il y a cumul des différents facteurs. D'autres facteurs, propres aux caractéristiques contextuelles des villes, vont jouer un rôle dans la formation, dans l'aggravation ou l'atténuation des inégalités socio-spatiales. Ainsi, l'espace latino-américain pris en compte dans notre recherche, présente certaines particularités qui détermineront en partie les pratiques et mobilités des citoyens.

1.2. La convergence des paradigmes urbains en Amérique latine

Le contexte urbain dans lequel se réalisent les mobilités des habitants doit être appréhendé afin de saisir les différentes contraintes ou opportunités que présente l'environnement où vivent les individus dans l'accès à la mobilité. Les villes latino-américaines offrent un contexte particulier, notamment marqué par de fortes ségrégations et inégalités comme nous l'avons évoqué dans la section 1.1.2., dans lequel apparaissent des similitudes en termes de politiques d'aménagement et de transport. Ces points de convergence constituent ainsi des facteurs importants dans les pratiques résidentielles et les mobilités résidentielles des populations démunies qui sont, à leur tour, comparables à l'échelle des villes latino-américaines.

1.2.1. Les politiques d'aménagement urbain et les systèmes de transport

Les processus de ségrégation résidentielle en ville ont été en partie amplifiés par le tournant néolibéral des années 1990 et par les politiques économiques alors menées, qui ont transféré au secteur privé le contrôle d'une grande partie de la gestion urbaine. En effet, la dégradation des services publics et l'incapacité à faire face aux nombreuses difficultés urbaines, notamment les déficits de l'offre de logements sociaux et de transports collectifs, ont favorisé les privatisations et le désengagement de l'état, et stimulé les investissements du secteur privé qui voyaient là une opportunité de développer de nouveaux marchés. Au Brésil, la crise fiscale des années 1980 a entraîné la réduction progressive des investissements publics,

notamment en termes de logement social, de transports urbains et d'aménagement du territoire, engendrant ainsi une forte dépendance vis-à-vis du secteur privé (Bezerra, 2004). Par ailleurs, les politiques d'habitat social au Brésil ont toujours exclu les populations les plus démunies dans l'accès au logement ; l'accès aux prêts bancaires subventionnés par la Banque Nationale d'Habitation (BNH – créée en 1964 puis supprimée en 1986) étant réservée aux ménages ayant un revenu supérieur ou égal à trois salaires minimum (Bonduki, 2008). Les politiques d'habitat ne prévoyaient aucune forme de subventions ou d'aides alternatives aux couches exclues du prêt bancaire. Ainsi, entre 1995 et 2003, près de 79% des subventions publiques au logement furent destinées aux ménages ayant un revenu supérieur à cinq salaires minimum et seulement 8,5% dédiées aux très bas revenus (moins de trois salaires minimum) (Bonduki, 2008). Malgré la mise en place en 2009 du nouveau programme national *Minha Casa, Minha Vida*, qui prévoyait la construction d'un million de logements sociaux en trois ans dont 400.000 unités destinées aux populations ayant un revenu inférieur à trois salaires minimum, l'accès à la propriété a majoritairement été concédé aux ménages les plus solvables (Abramo, 2013). Dans ce contexte, l'illégalité résidentielle est restée une des seules alternatives pour les populations les plus pauvres, qui n'ont que très peu bénéficié des aides publiques.

Dans un autre contexte, la dictature chilienne instaurée en 1973 a également mené une politique de désengagement public dans la construction des logements sociaux, alors qu'au cours des années 1960, plus de 60% de la production de logements avait été assurée par le secteur public (Paquette-Vassalli, 2001). Janoschka (2002) observe que ce basculement libéral a engendré très rapidement des changements en défavorisant l'équité sociale et l'amélioration des conditions de vie des habitants les plus démunis dans les projets engagés. Dans le secteur immobilier par exemple, rares sont les entreprises qui se sont engagées dans des projets visant la population à bas revenus. Elles ont investi de préférence des logements de haut standing dans des quartiers spécifiques (Marcuse & Van Kempen, 2000 in Janoschka, 2002). L'effet d'exclusion se poursuit lorsque le développement des commerces et de services dans les quartiers centraux fait augmenter le prix du foncier, ce qui y rend l'accès au logement difficile pour les populations les plus démunies (Villa, Rodriguez, 1998). De plus, ce contexte peut exercer une forte pression sur les quartiers populaires du centre, comme c'est le cas au Brésil où les favelas du centre des métropoles ont souvent fait l'objet de projets de relogement social, qui déplacent les habitants dans des ensembles de logements sociaux construits dans des quartiers péri-centraux ou périphériques, et qui correspondent souvent à un double objectif : garantir l'amélioration des conditions de vie des habitants des quartiers auto-construits tout en libérant des espaces centraux. Ces derniers font alors souvent l'objet d'importants projets privés où sont construits de grands centres commerciaux, des complexes de loisirs ou des ensembles résidentiels de haut standing. De cette façon, les villes latino-américaines connaissent une forte spécialisation territoriale déterminée par des règles économiques et où « *l'existence de marchés fonciers devient l'élément structurant de l'espace urbain qui conduit à une séparation progressive des lieux de travail, de résidence et de*

loisir. » (Thisse, 2003 : 88). En effet, les actions menées par les politiques publiques seront à leur tour influencées par l'intérêt privé, notamment dans les politiques d'occupation du sol, les services publics, les transports ou l'immobilier (Vasconcellos, 2001).

Dans les villes latino-américaines, les entreprises privées tendent également à s'imposer dans la gestion des systèmes de transport, bien qu'en règle générale il s'agisse d'une gestion partagée entre le secteur public et le privé. Leur influence entraîne un service de transports souvent mitigé en termes de qualité, selon la zone desservie. Godard (1994 : 135) observe, dans les villes du Sud, des déviations dans les itinéraires peu rentables, notamment en périphéries lointaines, qui sont peu ou pas desservies. Ainsi, les populations les plus démunies réalisent souvent des distances très importantes à pied avant de pouvoir accéder aux transports collectifs. Dans les années de crise économique, face au désengagement des pouvoirs publics dans la gestion des systèmes de transports et à l'augmentation simultanée du nombre d'utilisateurs, se sont développés des systèmes de transports « informels », issus d'initiatives locales et spontanées qui correspondent à des réseaux non conventionnels (Bessone, Cusset, 1989). L'essor de l'automobile durant la dernière décennie a ensuite entraîné une diminution du nombre d'utilisateurs des transports collectifs, ce qui a parallèlement aggravé les problèmes de circulation et de pollution dans les grandes villes. La diminution du nombre d'utilisateurs dans le transport collectif a par ailleurs causé l'augmentation progressive de la tarification des transports urbains et par conséquent, une aggravation de l'exclusion des plus pauvres qui peinent à faire face à l'accroissement des coûts de transport (Ravalet, Bueno Cevada, 2007).

Le secteur des transports urbains reflète, de ce fait les tendances qu'ont connu les villes latino-américaines dans le développement urbain et les transformations à la fois politiques, institutionnelles et fonctionnelles. L'analyse des systèmes de transport laisse entrevoir des inégalités dans la répartition de l'offre et des infrastructures de transport qui défavorisent les quartiers les plus éloignés du centre, où se trouvent les populations qui dépendent souvent des transports collectifs (Figuroa, 2005). Par ailleurs, l'étalement urbain a provoqué une augmentation mécanique des flux de transport. Enfin, le tournant libéral et le désengagement du secteur public ont influencé les modèles de gestion des transports collectifs, un secteur largement aux mains d'intérêts privés. En effet, à partir des années 1980, période pendant laquelle les pays latino-américains se voient fortement touchés par la crise économique, les entreprises de transport public, progressivement privées de subventions, ont connu une baisse importante du nombre d'utilisateurs (en raison de la hausse des tarifs en vigueur et de la dégradation du service fourni) et elles ont été progressivement liquidées et remplacées par une explosion de l'offre informelle (Figuroa 2005 ; Gouëset et *al.*, 2014). L'absence de régulation de l'offre du service des transports ainsi que des modalités et des conditions auxquelles la gestion des systèmes de transport devrait se rattacher, ont stimulé la multiplication de transports alternatifs informels, souvent caractérisés par des véhicules de plus petite taille (taxis, motos, vans, minibus, etc.). Dans la capitale chilienne, alors que l'on enregistrait 7.000 taxis en 1990, ils représentaient plus de 13.000 véhicules en 2000 et

inversement, le nombre de bus est passé de 13.000 à 8.000 véhicules pour la même période (Figueroa, 2005). Le basculement vers des transports collectifs de petite taille, conjugué à l'augmentation du parc automobile dans les villes latino-américaines a entraîné la dégradation de la circulation urbaine en créant de nouvelles difficultés dans les conditions d'accès à la mobilité. De plus, bien que l'offre de transports se soit diversifiée dans les villes latino-américaines, le caractère largement informel de ces prestations a rapidement dégradé la qualité du service, aussi bien en termes de commodité ou de sécurité que de desserte de l'ensemble du territoire urbain (ibidem.). En ce sens, l'irrégularité des itinéraires, l'absence d'horaires de passage, la priorité donnée aux corridors où la demande est plus forte, ou encore la dégradation de la qualité des véhicules constituent autant de paramètres qui ont caractérisé les nouveaux systèmes de transports collectifs urbains. Face au cumul de ces difficultés, c'est à partir des années 2000 que d'importants projets d'aménagement et de transport ont vu le jour dans certaines villes latino-américaines, en marquant ainsi un réinvestissement du secteur public dans les transports collectifs. La mise en place des systèmes de transports tels le *Transmilenio* à Bogotá (2001), le *Transantiago* à Santiago du Chili (2007) ou le développement des transports de masse à São Paulo (Gouëset et al. 2014) sont issus d'une réelle nécessité à mettre un terme aux problèmes majeurs liés à la mobilité urbaine. Des aménagements urbains et de nouvelles politiques publiques, comme la mise en place de couloirs de bus ou la création de pistes cyclables ainsi que des systèmes de taxation afin de réduire l'utilisation de la voiture en ville, présentent également une volonté de la part des pouvoirs publics d'améliorer la circulation urbaine (ibidem).

Dans ce contexte, on constate donc que les politiques d'aménagement du territoire et du transport semblent influencées par les intérêts économiques du secteur privé, en érigeant ainsi des dynamiques urbaines peu égalitaires qui renforcent l'exclusion socio-spatiale des pauvres.

1.2.2. *Les parcours et les stratégies résidentiels des populations pauvres*

Face aux différentes contraintes vécues au quotidien et tout au long du parcours de vie des populations modestes, on observe que celles-ci mettent en place des stratégies et des tactiques qui répondent, de façon provisoire ou définitive, à leurs besoins et à leurs attentes. Alors que les populations les plus pauvres disposent d'une offre limitée en termes de logement, il s'agit ici d'observer les pratiques résidentielles de ces habitants qui tentent d'accéder au logement tout en essayant de se rapprocher – ou de ne pas trop s'éloigner – des ressources de la ville. L'analyse des parcours et des pratiques résidentiels des pauvres nous permettra ainsi de mieux appréhender les inégalités de mobilités quotidiennes observées sur le territoire.

Les pratiques sur le territoire sont tout d'abord issues de choix, aussi réduits soient-ils, dépendant des ressources des habitants, des contraintes qui s'imposent à eux, des projets de vie de chacun ou encore des parcours biographiques individuels (Authier, Bonvalet, Lévy (dir.), 2010). Selon Grafmeyer (2010 : 37), en France, le choix résidentiel des habitants repose sur deux postulats : « *sauf exception, les habitants ne se limitent pas à une seule caractéristique du logement pour arrêter leur choix : ils tendent plutôt à mettre en regard et*

en balance plusieurs critères (taille, localisation, etc.) ; les modalités selon lesquelles ils sélectionnent, comparent, hiérarchisent et combinent les critères ne peuvent être dévidées a priori : elles varient d'un individu à l'autre, elles sont socialement différenciées, et elles ne peuvent être connues que par l'observation ».

Ainsi, il est difficile de justifier les choix résidentiels des ménages sans se pencher sur leurs caractéristiques spécifiques, en prenant en compte aussi bien leur profil sociodémographique que les parcours de vie des individus qui les composent ou encore leurs représentations sur le territoire. Une particularité des pratiques résidentielles des ménages pauvres dégage des recherches menées en Amérique latine : leurs mobilités résidentielles, en périphéries surtout, tendent à se réaliser à proximité de l'ancien logement (Dureau, Gouëset, 2010 ; Dureau 2006a : 132). Ces auteurs postulent que « *Ces périphéries seraient donc entrées elles aussi dans une phase de « maturation », qui se traduit à la fois par la consolidation du bâti, par une population plus diverse et plus ancrée sur le plan résidentiel, ainsi que par une amélioration de l'offre locale d'emplois et de services. Ces périphéries prendraient davantage d'autonomie à l'égard de la ville-centre.* » (Ibidem). Ainsi, les mobilités résidentielles réalisées près de l'ancien logement reflètent le souhait de rester à proximité des ressources que les habitants ont progressivement acquis au fil du temps, qu'elles soient matérielles (services, commerces, etc.) ou humaines (la famille, et dans une moindre mesure le voisinage).

L'une des caractéristiques majeures des pratiques résidentielles des ménages latino-américains repose ainsi sur la famille, comme on l'a évoqué dans la section 1.1.2. En effet, le lieu de résidence de la parentèle est déterminant dans le choix de la localisation du logement des habitants. Cette tendance se vérifie à plusieurs échelles : à l'échelle du quartier lorsque les membres d'une même famille résident dans des logements à proximité les uns des autres, mais aussi à l'échelle du domicile lorsqu'il y a cohabitation intergénérationnelle entre membres d'une famille étendue. Si ces pratiques révèlent certes des liens affectifs forts entre les membres d'une famille, elles reflètent aussi un moyen de contourner les difficultés quotidiennes des populations les plus vulnérables en facilitant les formes d'entraide entre individus. La cohabitation avec des proches peut ainsi devenir un refuge provisoire en attendant de trouver une nouvelle location ou avant d'accéder à la propriété, à l'image des « *allegados*⁶ » au Chili (Paquette-Vassalli, 2001). Les cohabitations peuvent aussi se former par défaut, lorsque les membres du ménage demeurent dans des conditions d'extrême pauvreté les privant d'une éventuelle émancipation résidentielle

⁶ Notamment dans le cadre des politiques d'aides à l'accèsion à la propriété, les futurs propriétaires doivent garantir un apport personnel minimal afin de réserver une place dans un logement social. L'épargne devient alors incontournable pour les ménages les plus pauvres qui trouvent chez leurs proches un hébergement provisoire qui leur permettra de contourner les coûts d'une location et ainsi accéder à la propriété. Ces personnes hébergées gracieusement sont appelées les « *allegados* ».

Dans le contexte latino-américain, devenir propriétaire est par ailleurs l'un des objectifs principaux dans les trajectoires résidentielles, notamment au sein des classes moyennes et populaires. Au-delà de constituer une valeur symbolique qui intègre l'individu dans un processus de réussite sociale, l'accès à la propriété octroie aux habitants une stabilité résidentielle, une garantie matérielle et par conséquent, l'élargissement de leur marge d'action. Pourtant, devenir propriétaire en centre-ville ou dans des quartiers de bon standing relève du quasi impossible pour les populations pauvres qui ne peuvent faire face aux prix élevés de l'immobilier. Par ailleurs, la croissance accélérée de la population démunie en ville a accentué le déficit de logements dans les grandes métropoles, bien que le parc de logements auto-construits ne cesse d'augmenter. Selon Dureau (2006b), les pauvres n'auraient alors que deux options pour se loger en ville : être locataire dans un logement de taille réduite ou construire leur propre logement sur des terrains occupés illégalement. Cette dernière pratique suit des processus différenciés selon les villes ou les quartiers auxquels on se réfère.

Il existe d'une part les lotissements clandestins qui ont été délimités par une ou plusieurs personnes ayant pris possession de terrains inconstructibles pour pouvoir, par la suite, revendre les lots à une population démunie. Ce sont les « promoteurs » (Schneier, 1986) ou les « lotisseurs pirates » (Dureau, 2006b) qui s'approprient ces espaces, qui les divisent en lots, qui éventuellement construisent des logements en leur sein et qui les vendent aux familles les plus pauvres. Ces dernières obtiennent ainsi un titre de propriété mais leur localisation sur des zones non-constructibles les laisse en partie demeurer dans l'illégalité (Dureau, 2006). Par ailleurs, Holston (1993) constate que les titres de propriété délivrés par les « lotisseurs » ou les « grileiros » en périphérie de São Paulo ont bien souvent été falsifiés par ces derniers, et qu'il est ensuite impossible de vérifier l'originalité de ces documents sans avoir recours à une enquête minutieuse, au cas par cas. La complexité de ce phénomène rend difficile la distinction entre les « vrais » propriétaires et les résidents illégaux.

Une autre modalité : des familles ou des groupes organisés qui, après concertation, décident d'envahir un terrain sans l'acheter ni recourir à un intermédiaire ; le terrain est ensuite divisé entre les familles impliquées dans l'occupation du terrain (Schneier, 1986). Dans ce cas de figure, on se réfère aux « invasions », décrites selon Dureau (2006b : 242) comme étant « *l'occupation illégale de terrains sans consentement du propriétaire et sans intervention d'un acteur intermédiaire. Pour réaliser ces invasions, les familles se regroupent, s'organisent avec le soutien d'association ou d'ONG. Les terrains envahis peuvent être de propriété privée ou publique.* ». Ce sont donc les futurs résidents qui s'organisent dans la mise en place de l'invasion en accédant directement à la propriété, sans avoir affaire aux lotisseurs clandestins. Les habitants délimitent alors les lots et construisent rapidement des maisons ou baraquements qui les protègent d'une éventuelle expulsion⁷ (ibidem).

⁷ Selon Schneier (1986), la législation interdit, dans la plupart des pays latino-américains la démolition d'un logement construit, dès lors qu'il possède un toit.

L' « auto-construction », un terme générique qui recouvre ces deux modalités de production informelle, est donc une pratique courante et la principale forme de production du logement populaire dans la majorité des villes latino-américaines. Il s'exerce essentiellement en périphérie des villes, contribuant ainsi à accélérer le processus d'étalement urbain et à maintenir les densités d'urbanisation à des niveaux assez faibles. Ce phénomène est le résultat d'une carence de politiques publiques visant à garantir l'accès au logement des populations les plus démunies. Godard et Mérat (2003) soulignent par ailleurs que si les populations installées sur ces terres n'ont pas fait l'objet d'expulsions massives, c'est en raison de la solution qu'elles apportaient au déficit en logements. Ainsi, bien qu'illégale, l'auto-construction clandestine a généralement été tolérée par les pouvoirs publics et les quartiers formés par ces initiatives collectives constituent aujourd'hui des espaces prioritaires dans la régularisation foncière et la légalisation de la propriété. En effet, les zones autrefois envahies ou loties illégalement, qui se composaient essentiellement de logements précaires sous forme de taudis ou de baraquements, dépourvus d'équipements et services élémentaires (eau potable, électricité, assainissement, collectes d'ordures, etc.), représentent aujourd'hui des espaces souvent consolidés où l'on retrouve une organisation comparable à celle de la ville formelle (Dureau, 2006b). Un processus de densification spontanée de ces zones s'est parallèlement opéré : une fois consolidées, les habitations d'origine s'élèvent d'un ou plusieurs étages ou bien s'étendent progressivement sur le lot d'origine. Ainsi, les habitants peuvent sous-louer ou vendre une partie de leur logement afin d'améliorer de façon significative leurs revenus et leurs conditions de vie.

Parallèlement à l'expansion des quartiers auto-construits en périphérie, on observe qu'une partie de la population démunie vient s'installer dans les quartiers plus centraux, en location dans les bâtiments souvent en mauvais état. L'abandon de ces derniers par des propriétaires aisés du début du XX^{ème} siècle, a permis l'installation de familles démunies dans ce type de logement, généralement subdivisé en plusieurs habitations (Dureau, 2006 prod). C'est dans ce type d'habitat du centre, à l'image des *conventillos* en Argentine, Uruguay et Bolivie, des *inquilinos* en Colombie et des *cortiços* au Brésil, que l'on retrouve des logements souvent dégradés et surpeuplés, habités notamment par des personnes âgées (ibidem.).

Selon Matos (2005), on observe par ailleurs au Brésil que certains habitants démunis résidant dans les périphéries lointaines s'installent, pendant leur semaine de travail, dans des abris de fortune dans le centre. L'auteur explique le phénomène (croissant) en soulignant la précarité de ces populations, appelées les « sans toit », qui, faute de moyens, ne peuvent faire face au coût du transport pour se rendre au travail. Ainsi, ces formes d'habitat improvisé et temporaire constituent parfois la seule solution des plus pauvres, pour qui l'éloignement du lieu de résidence vis-à-vis du lieu de travail est devenu trop important.

1.3. Le vieillissement de la population dans un contexte inégalitaire

Les notions telles que vieillissement, vieillesse, personnes âgées ou encore âges de la vie font l'objet de débats sémantiques dans le langage scientifique comme dans le langage courant. Les représentations collectives et individuelles, le contexte vécu, les histoires de vie, l'état de santé, l'âge, les comportements sociaux, le degré d'autonomie ou encore l'étape du départ à la retraite sont autant de paramètres pris en compte des définitions de chacun de ces concepts. Certains auteurs soulignent l'importance de considérer à la fois les facteurs biologiques, psychologiques, anthropologiques, culturels et philosophiques pour donner une définition au vieillissement (Alvarez M., 1998 ; Camarano, 2002).

Le processus de vieillissement renvoie systématiquement à des formes de dégradation et de déclin. En effet, à l'échelle de l'individu le vieillissement est associé à des pertes irréversibles et lorsque l'on parle d'une société « vieillissante », différents problèmes économiques et sociaux sont généralement attribués à ce processus (Gimbert et Godot, 2010). Le CNRTL⁸ définit ainsi le vieillissement (individuel) comme étant « *le fait de vieillir ou d'avoir vieilli, d'avancer en âge, de s'affaiblir en perdant progressivement ses forces physiques ou morales, ses capacités intellectuelles* ».

Coutrim (2010 : 49) va jusqu'à dire qu'il existerait *des* vieillesse et donc plusieurs définitions associées : « *Au sein des sociétés contemporaines diverses vieillesse se côtoient : la vieillesse des pauvres, celle des riches, celle des classes moyennes, celle des handicapés, celle des autonomes au travail et dans les activités de loisir, la vieillesse rurale et urbaine, celle qui s'insère ou au contraire celle qui s'exclut de la lutte pour les droits sociaux, la vieillesse des hommes et celle des femmes, celle des internés et celle des chefs de ménage, et ainsi de suite* ». En effet, l'augmentation de la population dans cette tranche d'âge est à l'origine de nouvelles différences voire d'inégalités entre les individus qui la composent, ce qui rend l'analyse de cette population plus complexe car dénuée d'homogénéité. Bien évidemment, l'imposition de seuils dans les âges implique des limites dans la définition de chaque groupe d'âge car « *l'âge de la condition naturelle ne coïncidera pas toujours avec l'âge de la condition sociale* » (Feixa, 1996 ; p. 320). De plus, la définition de la vieillesse et/ou de ces groupes d'âge est amené à évoluer selon le contexte dans lequel se trouve chaque individu mais également selon le moment historique dans lequel on fait référence (Motta A., 2011).

Le vieillissement est ainsi difficile à définir, notamment lorsqu'il s'agit d'attribuer un âge ou des âges seuils qui marqueraient ce processus. Bourdelais (1993) souligne ainsi l'importance de contextualiser la vieillesse : avoir 70 ans aujourd'hui n'a pas le même sens social qu'avoir 70 ans il y a un siècle. Cet exemple peut également s'appliquer pour les différentes régions ou pays du monde où les conditions de vie à l'entrée de la vieillesse peuvent varier considérablement d'un individu à l'autre.

⁸ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, créé par le CNRS.

Dans notre étude, nous considérons « personne âgée » les individus ayant 60 ans ou plus, conformément à l'Organisation des Nations Unies qui détermine le passage au troisième âge à partir de 60 ans pour les populations issues des pays en voie de développement et à partir de 65 ans pour les pays du Nord. Ce seuil correspond à la définition adoptée par l'IBGE au Brésil, ce qui facilite en outre l'analyse des données issues des recensements.

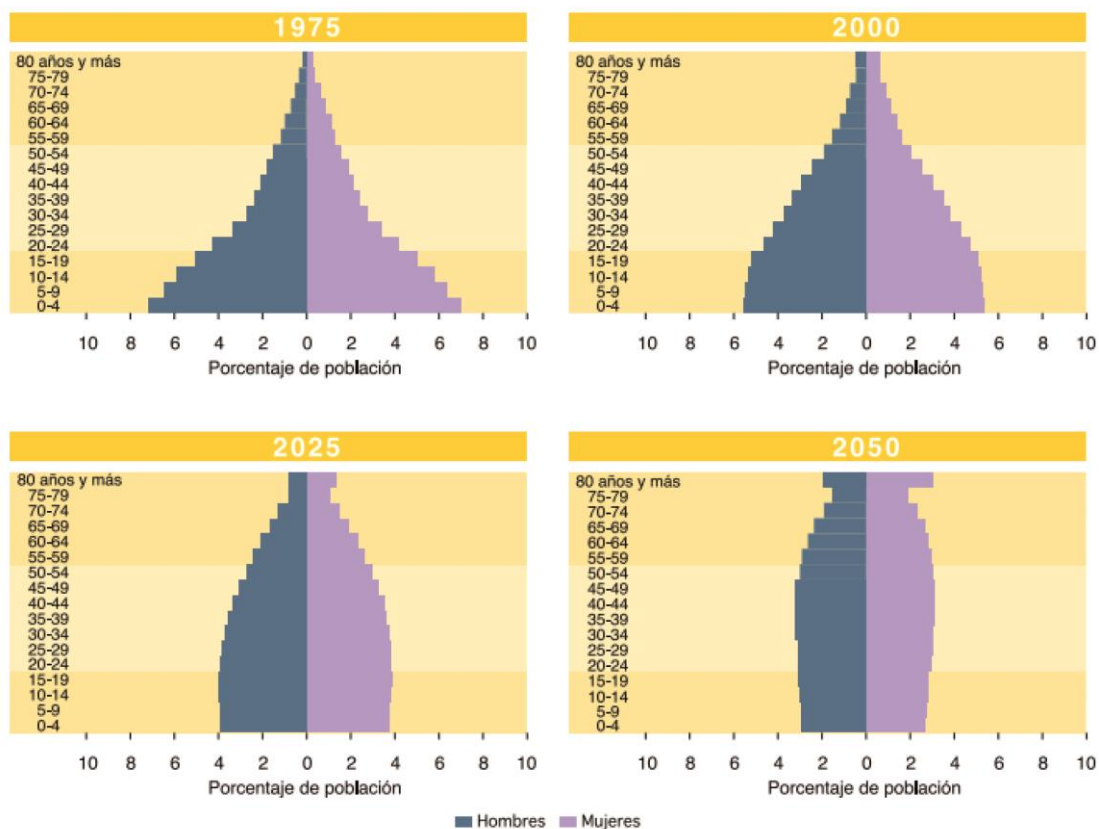
1.3.1. Le processus de vieillissement en Amérique latine

Dans les pays d'Amérique latine, le processus de vieillissement de la population est généralisé et se réalise de façon accélérée (Guzmán, 2002). Le passage à la dernière phase de la transition démographique, avec des faibles taux de mortalité et de natalité, est le principal facteur explicatif de ce processus. Les habitants de 60 ans et plus représentaient en 2000, 8,2% de la population latino-américaine alors que ce taux devrait atteindre 14,5% en 2025 selon les projections de le CELADE⁹ (2009). Bien que ce chiffre soit encore bas, alors que la population européenne était composée de 17,5% d'habitants ayant 65 ans ou plus en 2011¹⁰, les projections montrent que les pays latino-américains atteindront ce pourcentage dans les années 2030 pour les populations de 60 ans et plus (CELADE, 2009). Ainsi, l'augmentation du nombre de personnes âgées, en raison d'une baisse de la mortalité et de l'allongement de l'espérance de vie, conjuguée à la chute des taux de fécondité accélèrent le processus de vieillissement de la population des pays latino-américains. Comme l'illustre la Figure 1, l'évolution de la composition de la population en Amérique latine modifie progressivement la forme de la pyramide des âges qui, selon les projections, verra sa base se rétrécir considérablement en 2050 alors que l'on observe une constante augmentation des populations de plus de 40 ans depuis 1975.

⁹ Le CELADE (Centre Latino-américain et Caribéen de Démographie) constitue une subdivision de la CEPAL (Commission Economique Pour L'Amérique Latine) qui s'intéresse aux thématiques liées à la population latino-américaine et caribéenne.

¹⁰ Données disponibles sur le site de l'Eurostat : <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>.

Figure 1. Evolution de la composition de la population latino-américaine par classe d'âge et par sexe de 1975 à 2050



Source : CELADE, 2009

Au Brésil, la population de 60 ans ou plus a ainsi augmenté de 25% entre 2000 et 2010, selon les recensements de l'IBGE. Le vieillissement accéléré de la population est notamment le résultat de la baisse du taux de fécondité dans l'ensemble du pays, atteignant dans l'Etat du Pernambouc 1,9 enfants par femmes en 2012, alors qu'en 2000, ce taux correspondait à 2,24 enfants par femme. Le même constat est observé pour les taux de mortalité qui ont progressivement chuté grâce à l'amélioration des conditions de vie et de l'accès à la médecine et aux soins, ainsi qu'aux campagnes de prévention instaurées par les pouvoirs publics (Kalache, 1987 in Belo *et al.*, 2008). On observe en conséquence, une augmentation de l'espérance de vie dans le Nordeste avec une moyenne de 72,1 ans en 2012, chiffre qui reste néanmoins inférieur à la moyenne nationale estimée à 74,5 ans.

Au-delà des facteurs liés à la transition démographique, certains auteurs soulignent que l'allongement de l'espérance de vie des personnes âgées est étroitement lié aux conditions de vie des habitants. Selon Saad (1999, cité dans Camargos, 2011), les entraides familiales seraient, par exemple, le principal facteur de l'allongement de l'espérance de vie des personnes âgées latino-américaines. Dans une étude réalisée au Brésil (Romero, 2002), on constate que la probabilité qu'une femme âgée tombe malade augmentent lorsque celle-ci réside seule. Inversement, la présence d'un membre de la famille ou d'un proche atténue la morbidité des aînés, notamment lorsqu'un mineur de moins de 18 ans réside dans le domicile

(ibidem). Ainsi, la situation familiale, comme le revenu ou l'accès à la santé sont des variables déterminantes dans les conditions de vie des personnes âgées qui varient en fonction du profil sociodémographique des individus et selon le contexte familial, culturel ou encore politique dans lequel ils s'insèrent. Le Tableau 1 ci-dessous relève le lien qui existe entre l'Indice de Développement Humain (IDH) et l'espérance de vie des habitants de certains pays latino-américain : plus l'IDH du pays est élevé, plus l'espérance de vie des habitants tend à augmenter.

Tableau 1. Espérance de vie et Indice de Développement Humain par pays, 2012-2013

Pays	IDH en 2012**	Espérance de vie en 2013*
Guatemala	0.581	71,5
Honduras	0.632	74,0
Guyana	0.636	70,5
Paraguay	0.669	74,7
Bolivie	0.675	69,0
El Salvador	0.680	74,6
Colombie	0.719	74,6
Equateur	0.724	76,0
Brésil	0.730	76,2
Pérou	0.741	74,7
Venezuela	0.748	75,0
Costa Rica	0.773	79,8
Cuba	0.780	79,4
Panama	0.780	77,8
Uruguay	0.792	77,3
Argentine	0.811	76,0
Chili	0.819	79,5

*Données issues de l'Organisation Mondiale de la Santé (Disponibles dans <http://apps.who.int/gho/data/node.main.688?lang=en>)

**Données issues du rapport du Développement Humain 2013 des Nations Unies (United Nations Development Programme, 2013)

Si les recensements et les projections démographiques montrent clairement une augmentation du nombre de personnes âgées et un vieillissement accéléré des populations latino-américaines, il est important de saisir les disparités dans lesquelles se produit cette tendance. Ainsi, vieillir en Amérique latine induit des pratiques de mobilités diverses dans des contextes qui divergent selon le pays, la ville, le quartier ou encore le ménage dans lequel les individus résident. Afin de saisir les différentes conditions de vie des personnes âgées il est donc important de se pencher à la fois sur les droits sociaux dont elles disposent, notamment ceux liés à la retraite, et aux différents profils sociodémographiques des individus.

1.3.2. Les politiques sociales pour le troisième âge en Amérique latine et au Brésil

Le vieillissement de la population en Amérique latine induit de nouvelles problématiques jusqu'alors peu étudiées dans l'élaboration de politiques publiques. Les politiques de transports, d'aménagement du territoire ou de protection sociale reflètent des disparités entre les différents pays d'Amérique latine ainsi qu'à l'intérieur de chaque pays, et des difficultés certaines à répondre aux problématiques liées à la vieillesse. La diversité des actions menées dans chaque pays nous oblige à nous pencher sur le cas spécifique des politiques publiques brésiliennes, objet de notre recherche. L'intérêt porté aux différentes politiques s'est fondé sur le poids, l'influence de ces dernières sur les conditions de vie des personnes âgées et l'impact de leurs initiatives dans l'insertion/exclusion urbaine de cette population.

En focalisant notre observation sur les politiques de protection sociale, nous identifions des inégalités marquantes entre les pays latino-américains. Au Brésil, la protection sociale se démarque par l'étendue de sa couverture sur la population vieillissante, notamment en termes d'attribution de revenus relatifs à la retraite et de « bénéfices » accordés aux personnes âgées. De ce fait, les conditions économiques des personnes âgées au Brésil semblent plus confortables qu'une large majorité de leurs semblables latino-américains. Afin de comprendre le fonctionnement global de ce système social, nous proposons de dresser les principaux traits de la politique sociale qui a connu d'importantes réformes depuis la mise en place de la Constitution de 1988¹¹.

La protection sociale brésilienne qui garantit un revenu à tous les assurés du pays – en cas d'arrêt de l'activité professionnelle en raison d'une dégradation de l'état de santé, d'un congé maternité, du départ à la retraite, de la perte d'emploi ou encore d'un passage à une situation d'invalidité après un accident – est appelée *Previdência Social* (Prévoyance Sociale) et l'objectif principal de ce dispositif est de garantir la protection des assurés¹² et de leur famille moyennant des aides financières. Les habitants ayant droit à la retraite sont les assurés du *Régime Général de la Prévoyance Sociale* (RGPS) en tant qu'employés, travailleurs, employés domestiques, les personnes ayant cotisé de façon individuelle et enfin, l'assuré dit « spécial ». Il existe ainsi quatre types de retraites (Tableau 2) : la retraite spéciale, la retraite par âge, la retraite par années de contribution et la retraite par invalidité. La retraite spéciale est dédiée aux salariés exposés à des facteurs de pénibilité au travail qui entraînent des risques de dégradation de la santé. L'attribution de ce type de retraite exige aujourd'hui que l'assuré ait cotisé pendant au moins 180 mensualités, soit pendant 15 années. La retraite par âge, quant à elle, se divise en trois sections : la retraite par âge de la population urbaine, la retraite par âge de la population rurale et la retraite par âge des handicapés. La retraite par âge des citoyens, celle qui nous intéresse le plus, est destinée aux salariés ayant travaillé en ville, ayant

¹¹ Annexe 1

¹² Ici, on parlera d'assurés et non pas d'actifs puisque seuls peuvent faire valoir leurs droits auprès de la Prévoyance Sociale les personnes ayant cotisé à cet effet. Il existe donc au Brésil des salariés du secteur informel qui se voient exclus du système de protection social lorsque leur inscription spontanée aux systèmes de contribution, publics ou privés, n'a pas lieu.

complété 65 ans (pour les hommes) ou 60 ans (pour les femmes) et qui ont cotisé pendant un minimum de 180 mensualités (15 ans). La retraite rurale est attribuée aux salariés ruraux cinq ans avant les retraités des villes : à 60 ans pour les hommes et à 55 ans pour les femmes ayant cotisé le nombre minimum de mensualités. Les salariés présentant un ou plusieurs handicaps sont soumis aux mêmes conditions que pour la retraite rurale. Quant à la retraite par années de contribution, elle est intégrale pour les habitants ayant cotisé pendant 35 ans (pour les hommes) ou 30 ans (pour les femmes), et ce indépendamment de l'âge des individus. Le dernier type de retraites est celui attribué aux employés considérés inaptes à réaliser leur activité professionnelle suite à un accident ou par dégradation de l'état de santé. Afin de bénéficier de la retraite par invalidité il est nécessaire d'avoir réalisé au minimum douze contributions mensuelles durant la vie active, comme l'expose le Tableau 2.

Tableau 2. Les types de retraites établis par le RGPS au Brésil, 2013

Types de retraites	Bénéficiaires	Conditions	
Retraite Spéciale	Salariés exposés à la pénibilité au travail qui induit un risque de dégradation de l'état de santé.	Salariés ayant cotisé pendant au moins 180 mensualités (15 ans).	
Retraite par âge	Salariés urbains	Salariés ayant travaillé en ville, ayant complété 65 ans (pour les hommes) ou 60 ans (pour les femmes) et ayant cotisé au minimum 180 mensualités (15 ans).	
	Salariés ruraux	Salariés ayant travaillé à la campagne, ayant complété 60 ans (pour les hommes) ou 55 ans (pour les femmes) et ayant cotisé un minimum de 180 mensualités (15 ans).	
	Salariés handicapés	Salariés ayant travaillé à la campagne, ayant complété 60 ans (pour les hommes) ou 55 ans (pour les femmes) et ayant cotisé un minimum de 180 mensualités (15 ans).	
Retraite par années de contribution	Salariés inscrits au RGPS	Retraite intégrale	Retraite proportionnelle
		Salariés ayant cotisé pendant 35 ans (pour les hommes) ou 30 ans (pour les femmes). L'âge n'est ici pas une condition pour l'obtention de la retraite intégrale.	Salariés ayant complété 53 ans (pour les hommes) ou 48 ans (pour les femmes) et ayant cotisé un minimum de 180 mensualités (15 ans).
Retraite par invalidité	Salariés ayant subi un accident ou une dégradation de l'état de santé et considérés comme inaptes à poursuivre leur activité professionnelle.	Salariés ayant cotisé un minimum de 12 mensualités. L'âge n'est ici pas pris en compte pour l'attribution de ce type de retraite.	

Source : <http://agencia.previdencia.gov.br/>

Les personnes qui bénéficient automatiquement de l'assurance retraite sont celles qui travaillent dans le secteur formel tandis que les individus qui exercent une activité non-déclarée ne bénéficient pas du RGPS. Légalement, ces derniers sont exclus du système de retraites, mais il existe des clauses dans la loi de la sécurité sociale qui permettent une contribution facultative *« d'une personne physique âgée de plus de 16 ans qui, par acte volontaire, s'inscrit en tant qu'assuré à la Sécurité Sociale, à condition qu'elle n'exerce pas d'activité rémunérée qui implique une affiliation obligatoire quelconque au régime de la Sécurité Sociale du pays. »* (IN RFB n°971/2009, Art.5).

Une autre particularité du système social brésilien est qu'il assure en outre un revenu minimum aux personnes âgées de 65 ans ou plus avec le Bénéfice d'Assistance aux personnes âgées, qui intègre le système BPC (Bénéfice de Prestation Continue Assistée) mis en place afin de garantir un revenu minimum pour les personnes âgées et les personnes handicapées. En 2011, 46,9% des bénéficiaires du BPC étaient des personnes âgées et 53,1% des personnes handicapées (IBGE). Ce bénéfice a été défini par la Loi Organique de l'Assistance Sociale (LOAS) en décembre 1995 et appliqué dès janvier 1996. A partir de cette année, les individus âgés de 65 ans ou plus, ne disposant pas des moyens suffisants pour subvenir à leur propres besoins et dans le cas où l'ensemble des revenus du ménage n'atteignait pas le quart du salaire minimum per capita, pouvaient prétendre à ce bénéfice particulier. Ce dernier assure un revenu minimum équivalent au salaire minimum brésilien, qui s'élève aujourd'hui à 724 real¹³. Le Bénéfice d'Assistance aux personnes âgées est néanmoins attribué à une seule personne du ménage mais propose toutefois la garantie d'un revenu minimum pour les habitants qui ont travaillé toute leur vie dans le secteur informel, sans avoir cotisé de façon volontaire au RGPS. Ce bénéfice minimum vise donc à aider les habitants les plus démunis – notamment tous ceux ayant occupé des emplois informels – et indirectement d'atténuer les situations de pénibilité liées au travail pour les personnes âgées contraintes d'exercer une activité professionnelle après l'âge de la retraite. Ce dispositif est une particularité importante du système social brésilien qui octroie à la population âgée des revenus minimum, contrairement à la plupart des pays voisins, comme le montre le Tableau 3.

¹³ Se référer à l'annexe 2 pour suivre l'évolution du montant du salaire minimum depuis 1994.

Tableau 3. Part des 65 ans ou plus percevant des revenus liés à la retraite ou une aide sociale selon le pays de résidence, 2000-2010

Fechas censales/ Países	2000-2001			2010		
	Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres
Argentina (Censo)	70,5	73,2	68,6	s/d	s/d	s/d
Argentina (EPH)	71,7	76,5	68,7	90,7	86,8	93,3
Brasil	85,4	89,3	82,5	86,3	90,5	83,0
Colombia	10,9	14,2	8,2	17,2	21,6	13,9
Cuba	53,0	59,7	47,1	66,9	82,1	53,5
México	13,2	21,9	5,2	17,4	28,8	7,8
Paraguay	19,6	22,6	17,1	15,9	13,9	17,6
República Dominicana	13,5	19,1	8,5	15,9	22,3	10,0
Uruguay	87,5	88,7	86,7	84,8	85,6	84,3

%. Cantidad de personas de 65 años y más que recibe jubilación o pensión sobre el total de la población de 65 años y más por cien (ambos sexos y cada sexo)

Fuente

Argentina:

2001: Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. INDEC.

2010: Encuesta Permanente de Hogares. Corresponden al 70% de la población urbana del país.

INDEC.

Brasil:

2001: SEDLAC (CEDLAS y Banco Mundial)

2009: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios.

Colombia:

2000-2001 (2005*): Censo General 2005. Infraestructura Colombiana de Datos: Módulo de seguridad social de la población.

2010: Encuesta Nacional de Demografía y Salud del año 2010

Cuba:

Encuestas Factores de Riesgo 2001 y 2010

México:

2000: Encuesta Nacional de Empleo.

Quatre pays, l'Argentine, le Brésil, Cuba et l'Uruguay disposent de systèmes de retraites ou de pensions accessibles à une large majorité des 65 ans ou plus, alors que pour la population vieillissante des autres pays, ce revenu minimum a été attribué, en 2010, à moins de 18% des personnes âgées. Selon une étude menée par l'Association latino-américaine de population (ALAP) (Redondo, 2011), le type de politiques sociales mis en place selon chaque pays a un impact important dans les conditions de vie des personnes âgées. En effet, cette recherche montre que les pays présentant des systèmes de retraites et de pensions pour une grande majorité des personnes âgées, protègent ces dernières à un risque de pauvreté accrue. Ainsi, sur les huit pays analysés dans le Tableau 3, les indices de pauvreté des personnes âgées sont les moins forts en Argentine, au Brésil et en Uruguay, où les retraites et les pensions sont attribuées à une large part de la population vieillissante. Selon cette étude, les personnes de 65 ans ou plus qui vivaient avec moins de 2,5 dollars par jour en 2010 correspondaient à 1,7% de l'ensemble des 65 ans et plus en Argentine. Ces taux s'élevaient à 2,6% au Brésil et 0,3% en Uruguay alors qu'ils atteignaient 17,5% en Colombie, 15,2% au Mexique ou encore 20,9% au Paraguay pour la même période. Les situations de précarités peuvent alors mettre un frein dans la réalisation des pratiques quotidiennes et renforcer les formes d'exclusion socio-spatiale des personnes âgées. Il sera question, dans la deuxième partie de la thèse, d'observer d'une part l'impact de la politique sociale dans les conditions de vie des habitants et, d'autre part, d'identifier l'enjeu du revenu des classes populaires dans leurs mobilités quotidiennes et leurs pratiques résidentielles.

Grâce au système de retraites et à une couverture sociale élargie, on observe qu'en 2011, 82,1% des personnes âgées bénéficiaient de la retraite, d'une pension ou d'une aide sociale au Brésil (PNAD). Les enquêtes-ménage menées par l'IBGE ne précisent toutefois pas le montant des revenus des individus de 60 ans ou plus qui ne bénéficient pas des rémunérations

de la protection sociale. Nous pouvons émettre l'hypothèse que ces derniers regroupent les habitants encore actifs qui perçoivent un salaire, notamment des hommes résidant en ville qui doivent atteindre 65 ans pour prétendre à une retraite par âge, les individus de moins de 65 ans sans activité ni revenus qui n'ont jamais cotisé à la protection sociale, et les personnes âgées de 65 ans ou plus sans activité ni revenus et n'ayant jamais cotisé à la protection sociale et dont les revenus du ménage sont trop élevés pour prétendre au BPC.

Dans le contexte particulier du Brésil, les revenus des personnes âgées sont en moyenne plus élevés que ceux de la population totale. Ainsi en 2006, la PME (Pesquisa Mensal de Emprego) enregistrait chez les plus de 50 ans, un revenu moyen mensuel de 1401 reais, soit 36% de plus que le revenu moyen de la population occupée. Les revenus des personnes âgées pauvres restent certes assez faibles mais peuvent leur donner une stabilité économique dont ils avaient rarement bénéficié auparavant. L'acquisition de ce statut est d'autant plus confortable lorsque les aînés n'ont pas d'enfants à charge et qu'une large majorité des personnes âgées au Brésil sont propriétaires de leur logement (74,8% de la population brésilienne était propriétaire de son logement en 2011, selon l'IBGE).

1.3.3. Les inégalités de mobilités quotidiennes et les pratiques résidentielles des personnes âgées

Si de nombreux auteurs s'accordent à dire que les mobilités tendent globalement à se réduire chez les personnes âgées, il existe pourtant de fortes inégalités de mobilités entre les individus de cette classe d'âge. L'âge, l'état de santé, le genre, les représentations liées à la vieillesse et les caractéristiques de la famille sont les variables saillantes dans l'observation des inégalités de mobilités quotidiennes ainsi que dans les pratiques résidentielles différenciées au troisième âge.

a) Les inégalités de mobilité quotidiennes des personnes âgées avec l'avancée en âge

Lord, Joerin et Thériault (2009) observent de fortes inégalités de mobilité selon l'âge des individus au Québec : le passage à la retraite peut signifier l'augmentation des déplacements des habitants qui disposent désormais de plus de temps pour réaliser des mobilités liées aux loisirs. Néanmoins, cette tendance s'inverse lorsque les personnes âgées atteignent les 75-80 ans, période de la vie où les dégradations de santé et la perte d'autonomie réduisent fortement les mobilités des individus (Lord et *al.*, 2009 ; Benlahrech et *al.*, 1998). Quelques travaux ont par ailleurs défini des groupes d'âge dans la catégorie « personnes âgées » selon les pratiques des français : Gimbert et Godot (2010) évoquent « les seniors » âgés entre 50 et 75 ans qui sont globalement en bonne santé et qui sont insérés dans la vie sociale ou économique ; les personnes du « troisième âge » désignant les individus de plus de 75 ans dont l'état de santé se dégrade et sont en perte d'autonomie ; et les personnes ayant plus de 85 ans comme faisant partie du « grand âge » où il existe de grandes fragilités et de fortes dépendances. Colombet (2010), quant à elle, propose un découpage en deux groupes d'âge avec les plus de 60 ans en début de retraite et les individus appartenant au quatrième âge (à partir de 75 ans environ) selon l'étude des modes et du cadre de vie. Ce dernier groupe serait constitué par des

individus en perte d'autonomie physique, psychologique ou cognitive ce qui centrerait leurs pratiques dans l'espace de proximité. Les découpages varient selon les analyses réalisées dans différents contextes. Dans le cadre brésilien, Camarano, Kanso et Mello (2004) différencient un seul groupe d'âge dans leur analyse : les « plus âgés », correspondant aux personnes de 80 ans ou plus, encline à de fortes vulnérabilités. Cette population correspondait en 2000 à 12.6% du total des personnes âgées de 60 ans ou plus (IBGE). Ces découpages peuvent varier selon le contexte auquel on se réfère et selon l'espérance de vie des régions étudiées. La diversité des pratiques observées dans la vieillesse selon l'âge et le contexte étudié se complexifie dès lors que d'autres variables sociodémographiques, comme l'état de santé ou le genre, viennent influencer sur les formes de mobilité.

Dans le cadre de notre recherche, nous tiendrons compte de deux groupes d'âge pour une partie de l'analyse des données recueillies lors de l'enquête réalisées à Recife : les personnes de moins de 70 ans et les individus ayant 70 ans ou plus. Le choix de ce découpage s'explique par le fait que près de la moitié des individus interrogés (24 au total) avaient moins de 70 ans au moment de l'enquête et que ce choix de groupe d'âge correspond au découpage établi par l'IBGE. Ce dernier répartit certaines données sociodémographiques des personnes âgées selon quatre groupes d'âge : de 60 à 64 ans, de 65 à 69 ans, de 70 à 74 ans et plus de 75 ans. Nous avons associé deux tranches d'âge pour former deux groupes afin d'obtenir des effectifs suffisants dans l'univers de l'enquête. Ainsi, l'équilibre du nombre d'enquêtés de moins de 70 ans et de ceux de 70 ans ou plus nous a permis de mettre en place une analyse comparative concluante.

b) Des inégalités hommes-femmes qui perdurent dans les pratiques de mobilité au troisième âge

Des inégalités entre hommes et femmes sont observées au troisième âge, qu'elles soient d'ordre social, économique, culturel ou physique, elles agissent toutes en faveur de l'un ou de l'autre sexe. L'entrée dans la vieillesse n'est alors pas vécue de la même façon selon le sexe.

Les auteurs s'accordent à dire qu'au troisième âge, les hommes restent plus mobiles que les femmes (Benlahrech et *al.*, 1998 ; Penneç, 2006). Au Brésil, alors que 22,3% des hommes de 60 ans ou plus éprouvent des difficultés à marcher ou à monter des escaliers, ce taux s'élève à 29,1% chez les femmes (Camarano, Kanso, Mello, 2004). Un premier constat qui explique les plus grandes difficultés des femmes à se déplacer est leur propension à un état de santé plus fragile que pour les hommes. En effet, si la santé psychologique des femmes au troisième âge est meilleure que celle des hommes, il n'en va pas de même pour leur état de santé physique, rongé par des maladies chroniques, plus fréquentes que chez les hommes, qui fragilisent leurs déplacements et leur autonomie (Belo, 2011).

Par ailleurs, leur moindre participation sur le marché du travail à l'âge adulte, place aujourd'hui les femmes latino-américaines âgées dans une position souvent précaire lorsqu'elles perçoivent peu ou pas de revenus liés à la retraite. Beltrão et Novellino (2002)

soulignent que la présence des femmes au foyer est omniprésente et qu'une grande partie des femmes actuellement âgées ont privilégié leur rôle au sein du ménage plutôt qu'une activité professionnelle lorsqu'elles étaient plus jeunes. Les mêmes auteurs observent que la participation des femmes sur le marché du travail est souvent marquée par des activités issues d'une « extension du travail domestique » (p. 8), où les métiers du domaine de la santé, de l'éducation et de l'assistance sociale sont largement assurés par la gente féminine. Les stéréotypes hommes-femmes autrefois extrêmement ancrés dans la culture latino-américaine ont longtemps défini des rôles spécifiques à chaque sexe : globalement, les hommes devaient ainsi subvenir aux besoins économiques de la famille alors que les femmes devaient assurer les tâches domestiques et l'éducation des enfants. Ainsi, les femmes âgées présentent aujourd'hui de faibles niveaux d'éducation, elles sont plus touchées par l'analphabétisme et elles perçoivent des revenus inférieurs à ceux des hommes (Saad, 2002). Or, comme on l'a vu précédemment, il existe une forte corrélation entre les faibles revenus des habitants et leurs difficultés à se déplacer.

De la même façon, le niveau d'instruction est une variable souvent prise en compte dans l'analyse des inégalités de mobilité. En effet, les populations ayant un faible niveau d'étude seraient enclines à une plus forte « immobilité » sur le plan résidentiel et sociale, notamment pour les habitants issus des milieux défavorisés (Delaunay, 2007). Par ailleurs, Le Breton (2005 : 99) observe dans le contexte français, que l'analphabétisme et l'illettrisme peuvent être une réelle contrainte dans le quotidien des individus qui, privés d'une partie des informations environnantes (les panneaux indicatifs, les horaires de bus, les adresses, etc.) et soumis au regard d'autrui, pourraient limiter leurs mobilités : « *Le fait de demeurer chez soi, dans les limites des territoires du proche, dispense de l'angoisse du risque de la confrontation à l'autre, d'une identité dévalorisée.* ». Selon le CELADE (2000) le pourcentage de femmes analphabètes de 60 ans ou plus s'élevait à près de 25% en Amérique latine alors que la part des hommes analphabètes du même âge était de 18%.

c) *L'impact des regards sur la vieillesse dans les inégalités de mobilité au troisième âge*

La littérature scientifique soulève de façon récurrente l'influence des représentations individuelles ou collectives de la vieillesse dans les mobilités quotidiennes et les pratiques résidentielle des personnes âgées. Selon Salas (2008 :1), qui s'est notamment penchée sur les représentations liées aux ségrégations résidentielles à Bogotá, « *l'étude des représentations s'avère révélateur pour connaître le comportement des individus en partant de l'hypothèse que chacun agit en fonction des représentations sociales que l'on construit, à partir de la réalité et du contexte réflexif dans lequel on se trouve.* ». Ce sont donc à la fois les représentations de la vieillesse construites par les propres personnes âgées et celles émanant du reste de la population qui doivent être considérées dans l'analyse des pratiques résidentielles et des mobilités.

Les représentations évoquées par les auteurs relèvent souvent un caractère négatif de la vieillesse. En France par exemple, les personnes âgées seraient alors souvent représentées par

les autres groupes d'âge comme étant une population fragile et en partie responsable du déclin économique de certaines sociétés (Gimbert, Godot, 2010). Dans les sociétés occidentales, le troisième âge serait particulièrement dénigré et les individus de cette catégorie jugés comme gênants, en décalage vis-à-vis d'une société dynamique, en quête de croissance et de développement (Ferreto, 2010). Dans une enquête réalisée auprès de jeunes universitaires chiliens, Arnold-Cathalifaud et al. (2007) ont pu relever les qualificatifs les plus réitérés évoqués dans les discours, lorsque les enquêtés faisaient référence aux personnes âgées : « souvent malades », « fragiles », « marginalisées », « dévalorisées socialement » et « dépendantes ». C'est donc à la fois une dégradation physique et une exclusion sociale progressive qui prévalent dans les représentations des jeunes sur les personnes âgées. Les mêmes auteurs observent que les représentations négatives que cultive la population vis-à-vis de la vieillesse pourraient affecter l'état de santé des personnes âgées dès lors que celles-ci acceptent et assimilent ces représentations collectives comme étant une condition « normale » à leur âge (p. 89). Ainsi, certaines personnes âgées pourraient négliger leurs traitements médicaux ou leur hygiène de vie, en accélérant ainsi le processus de sénilité (ibidem).

d) La famille, les mobilités et les pratiques résidentielles

Comme on l'a évoqué dans la première sous-partie du chapitre 1, la famille joue un rôle prédominant dans les choix résidentiels de la population latino-américaine. La volonté de se rapprocher d'un ou plusieurs membres de la famille est d'autant plus présente au troisième âge, lorsque l'on observe une diminution des mobilités. Plus qu'un souhait, le rapprochement familial devient un besoin chez les personnes âgées en perte d'autonomie qui, faute de moyens, ne peuvent prétendre à l'accès aux institutions spécialisées ou aux services d'assistance.

Les pratiques résidentielles des personnes âgées se traduisent soit par un emménagement à proximité (dans le même quartier, le même lotissement voire la même rue) d'un ou plusieurs membres de la famille, soit par des formes de cohabitation où les personnes âgées emménagent chez un proche, ou le contraire. La perte progressive d'autonomie chez les personnes âgées les contraint à une plus ou moins forte dépendance dans la réalisation de leurs activités quotidiennes. De cette façon, le retour en cohabitation intergénérationnelle devient, en fin de parcours de vie, une des situations les plus fréquentes en Amérique latine. Saad (2004) identifie trois types d'assistance aux personnes âgées en perte d'autonomie : la fonctionnelle (aide pour se laver, s'habiller, se coucher, pour marcher, etc.), l'instrumentale (aide pour réaliser les tâches domestiques, pour faire les courses, pour la gestion des revenus, etc.) et la matérielle (apport économique ou de biens de première nécessité).

Bien que la famille reste un facteur important à considérer dans l'analyse des pratiques résidentielles et des mobilités quotidiennes des personnes âgées latino-américaines, au Brésil, on observe l'augmentation des ménages unipersonnels dans la population âgée (IBGE, 2007). Camarano et El Ghaouri (2003) soulignent que l'augmentation de ce type de ménage pourrait

être associée à la fragmentation familiale, aux changements de pratiques familiales qui tendent vers l'individualisme et contournent les situations de promiscuité dans le logement.

Conclusion du Chapitre 1

Ce premier chapitre nous a permis de discerner le lien étroit qui existe entre les mobilités quotidiennes, les pratiques résidentielles et les stratégies individuelles ou collectives adoptées face aux contraintes « endogènes », propres au profil sociodémographique des individus, et « exogènes », liées aux différents contextes urbains, qui s'imposent aux habitants. En ce sens, les formes de mobilités quotidiennes dépendent fortement du lieu de résidence des habitants dans la ville et les inégalités de mobilité se dégagent. Une nette distinction s'opère entre les pauvres et les riches, qui ne jouissent pas des mêmes conditions d'accès au logement et aux ressources de la ville. Si pour les populations plus aisées un large éventail de choix s'offre à elles, les populations les plus démunies, en revanche se voient souvent contraintes de résider en marge des quartiers centraux et de réaliser des mobilités quotidiennes longues et pénibles.

La variable revenu ne constitue qu'un paramètre parmi d'autres dans l'identification des inégalités de mobilités. L'âge, le sexe ou encore le lieu de résidence des habitants sont également des facteurs explicatifs des inégalités. De ce point de vue, les études portant sur une population spécifique, ici les personnes âgées, se penchent davantage sur ces différents facteurs dans l'identification des inégalités de mobilité. La littérature scientifique nous montre ainsi que la famille, les représentations de la vieillesse, le genre et l'âge constituent les variables saillantes des inégalités de mobilité au troisième âge. Par ailleurs, les particularités du territoire latino-américain sont marquées par d'importantes ségrégations urbaines et par des politiques d'aménagement et de transport défaillantes, elles sont en partie à l'origine du creusement des inégalités. Afin de saisir l'influence des caractéristiques du territoire sur les mobilités et pratiques résidentielles de la population ciblée, nous exposerons à suivre le cadre *recifense* dans lequel s'insère notre travail.

Chapitre 2

Les pratiques de mobilité des personnes âgées dans une ville marquée par les inégalités et la ségrégation : le cas de Recife

L'identification des inégalités de mobilité n'est possible que si l'on tient compte du contexte social et spatial dans lequel vivent les individus. Il est indispensable d'appréhender les spécificités du territoire étudié en tenant compte de son organisation fonctionnelle en termes de transports ou d'aménagements, ou encore des politiques sociales qui s'y déploient. Le Chapitre 2 vise à présenter les caractéristiques générales de la ville de Recife sur laquelle porte notre étude et dans laquelle se sont déroulées nos enquêtes de terrain. Nous dresserons donc dans un premier temps, le profil socio-spatial de la ville, qui est marqué par de fortes ségrégations à plusieurs échelles, comme dans d'autres villes brésiliennes. Dans le prolongement de cette première présentation de la ville, nous exposerons ensuite le système de transports et les politiques du logement mis en place à l'échelle de la Région Métropolitaine de Recife (RMR). L'intérêt est de saisir ici dans quelle mesure les habitants, et plus particulièrement les personnes âgées des zones pauvres¹⁴, ont accès aux ressources de la ville, en tenant compte des contraintes qui s'imposent à eux. Nous nous pencherons donc sur les pratiques résidentielles et celles des mobilités quotidiennes observées à l'échelle de l'agglomération avant de nous intéresser plus précisément aux personnes âgées du municipe de Recife et à leurs conditions sociales. La présentation des caractéristiques socio-spatiale de la ville, des pratiques de mobilités et du profil des populations âgées qui y vivent nous permettra de comprendre les enjeux locaux des mobilités, qui seront traitées en deuxième partie de la thèse.

2.1. Recife, une métropole du Nordeste brésilien

Le municipe de Recife se situe sur la côte nord-est du Brésil, dans l'Etat du Pernambouc. Avec plus d'un million et demi d'habitants, elle s'impose comme le principal municipe de l'Etat et de la Région Métropolitaine de Recife (RMR), composée de 14 municipes : Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ipojuca, Itamaracà, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife et São Lourenço da Mata (Figure 2). Le municipe de Recife se compose aujourd'hui de 94 quartiers regroupés en six Régions Politico-Administratives (RPA¹⁵).

¹⁴ Nous verrons dans la section 2.1, que la notion de « zone pauvre » désignent l'ensemble des espaces les plus pauvres de la ville, qui intègrent à la fois les dimensions urbanistiques (auto-construction, taudis, installations illégales, etc.), morphologiques (fortes densités, découpages irréguliers du sol, etc.) et sociales (les habitants percevant de faibles revenus).

¹⁵ Les Régions Politico-Administratives ont été créées afin de faciliter l'élaboration de politiques locales en termes d'aménagement, de fiscalisation ou d'urbanisation (cf. annexe 3).

Figure 2. La Région Métropolitaine de Recife, 2013



2.1.1. Un développement urbain marqué par les inégalités

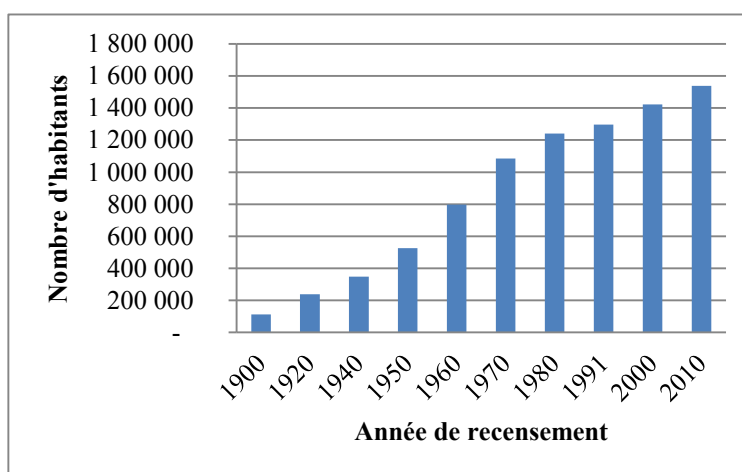
La ville de Recife, initialement le port de pêche d’Olinda qui formait l’une des quinze capitaineries du Brésil, s’est développée avec l’essor de la canne à sucre à partir du XVII^e siècle, lorsque les *fazendeiros*, propriétaires des grands *engenhos*¹⁶, ont commencé à s’installer sur la plaine de Recife. Ainsi, la ville s’est développée autour des voies

¹⁶ Grandes propriétés composées des plantations de canne à sucre, des locaux de production (moulin à sucre), de la résidence du propriétaire et une partie du terrain dédiée aux installations des esclaves.

d'acheminement des produits dérivés de la canne à sucre (axe fluviaux, routiers et ferroviaires), depuis les *engenhos* jusqu'au port de Recife. Au fil des siècles, les *engenhos* ont peu à peu laissé place à l'urbanisation qui occupa rapidement la totalité de la plaine. Ainsi, les espaces stratégiques anciennement occupés par les *fazendeiros* se sont progressivement transformés en quartiers aisés alors que les populations les plus pauvres n'ont eu d'autre choix que de s'installer sur les espaces moins hospitaliers de la ville (sur les collines escarpées, les zones marécageuses, au bord des fleuves, etc.).

C'est à partir des années 1940 que la croissance de la ville s'est accélérée et ce jusqu'en 1970, en atteignant un taux de croissance démographique moyen de 4,45% par an pour la dernière décennie de cette période (CONDEPE/FIDEM, 2005). Bien que la population du municipe de Recife n'ait cessé d'augmenter jusqu'à aujourd'hui, comme le montre la Figure 3, la fin des années 1970 marque le début de la « métropolisation » qui se caractérise par l'extension de l'agglomération en dehors des limites administratives de la ville-centre. Ainsi, les municipes voisins de Recife ont vu leur population augmenter considérablement, à tel point qu'aujourd'hui le poids de la population du municipe de Recife représente moins de 42% de l'ensemble de la population de la RMR contre 64% en 1960 (CONDEPE/FIDEM, 2005). Si la ville de Recife a connu une augmentation de 25,5% de la population entre les recensements de 1970 et 2000, les municipes d'Olinda, Jaboatão dos Guararapes et Paulista ont vu leur population augmenter de 46,6%, 65,4% et 83,2% respectivement sur la même période. Cette forte croissance s'explique notamment par les migrations du centre (le municipe de Recife) vers les périphéries : selon Souza (2006), 85% des habitants qui ont émigré de Recife dans les années 1970, sont venus s'installer dans l'un de ces trois municipes.

Figure 3. Evolution de la population dans le municipe de Recife entre 1900 et 2010



Source : Recensements IBGE 1990 et 2010.

Réalisation : Pamela Quiroga.

Selon le dernier recensement de l'IBGE, en 2010 la population de Recife atteignait près de 1.600.000 habitants pour la ville-centre et près de 3.700.000 pour la RMR.

a) Le développement inégalitaire dans une ville fragmentée

Le processus d'urbanisation accélérée a renforcé les inégalités et les formes de ségrégation à Recife. La migration des campagnes vers la ville s'est essentiellement composée de populations pauvres qui, en raison notamment des fortes sécheresses et des mauvaises conditions de travail à la campagne, ont entrepris de venir à Recife (Andrade, 1979). L'attraction vers Recife s'est exercée principalement sur les habitants de l'Agreste, une zone de transition entre l'intérieur aride (le *Sertão*) et la côte humide (la *Mata Atlântica*), géographiquement plus proche de la capitale du Pernambouc que les municipes du *Sertão* (Andrade, 1979). Le profil de ces nouveaux arrivants s'est caractérisé par une population pauvre, majoritairement analphabète et relativement jeune (Siqueira, 2008). L'importante arrivée de migrants a aggravé la précarité du travail, les conditions d'accès au logement, aux services et infrastructures élémentaires dans une ville qui était peu préparée à accueillir ce flux de population (Siqueira, 2008). La majeure partie des plus démunis n'a alors eu d'autre choix que de s'installer sur des zones délaissées par les classes sociales aisées, souvent éloignées des pôles dynamiques ou situées sur des territoires à risques et peu accessibles, en périphérie, sur les collines escarpées, sur des zones inondables, etc. (Melo, 2011). C'est dans ces espaces que la plupart des migrants sont venus s'installer dans des habitats précaires et informels (Cavalcanti, 2009). Une autre partie des populations pauvres a néanmoins réussi à demeurer dans des quartiers plus centraux de la ville, généralement dégradés, mais situés à proximité des lieux de résidence des classes moyennes et aisées. Se sont donc constitués des espaces très hétérogènes où les populations appartenant aux deux extrêmes de la hiérarchie sociale continuent aujourd'hui encore de se côtoyer sur un espace géographique restreint (Bezerra, 2004). Cette proximité spatiale a favorisé progressivement la multiplication de barrières physiques et symboliques dans la ville – à l'image des *conjuntos fechados* ou des immeubles résidentiels sécurisés – qui marquent aujourd'hui d'importants contrastes et accentuent les formes de ségrégations sociales et spatiales (Brun, Rhein, 1994).

Selon Miranda (2005), 44% des logements du municipe de Recife présentent une infrastructure précaire alors que ce pourcentage atteint moins de 25% des logements à l'échelle du pays. Ces taux reflètent la forte présence des quartiers auto-construits dans l'ensemble de la ville où vit plus de 40% de la population *recifense*. Bien que la politique locale – stimulée par les mouvements sociaux de lutte pour le droit au logement fortement impliqués depuis la moitié du XXème siècle jusqu'aux années 1970 – ait joué un rôle important dans la création de programmes d'habitat complémentaires de ceux instaurés à l'échelle nationale, les problèmes liés au logement constituent encore aujourd'hui un défi majeur pour la ville de Recife. En effet, si la mise en place des Zones Spéciales d'Intérêt Social (ZEIS¹⁷) en 1983 a permis par exemple la non-éradication des zones pauvres des quartiers centraux de la ville, le manque de ressources dédiées à cette initiative a rendu

¹⁷ Ce sont des zones destinées à la régularisation urbanistique, juridique et foncière et à la promotion de l'Habitat d'Intérêt Social dédié aux populations à bas revenus. Cette initiative publique vise à améliorer la qualité de vie des habitants et de mieux intégrer ces espaces à l'ensemble de la ville.

difficile l'amélioration des conditions de vie dans les quartiers. Par ailleurs, les programmes de logements sociaux se sont essouffés à partir des années 1980, lorsque les sources de financement public se sont réduites, notamment au moment de la disparition de la Banque Nationale du Logement (BNH) en 1986, qui assurait le financement des constructions d'une grande partie du parc de logement social. Ainsi, la politique du logement des années 1970, qui avait notamment favorisé la construction des grands ensembles résidentiels sociaux dans les municipes voisins de Recife, a été peu à peu remplacée par une politique dédiée principalement à l'urbanisation et à la régularisation des zones pauvres de la ville. Les différentes politiques de logement social n'ont cependant pas permis l'accès généralisé à ce type de programmes pour l'ensemble des populations qui en auraient eu besoin. En effet, et comme on l'a évoqué dans le Chapitre 1, les conditions d'accès à la propriété dans ce type de logement exigeaient aux habitants des revenus minimum, souvent fixés à 3 salaires minimum à l'échelle nationale. Ainsi, les populations les plus pauvres, qui ne pouvaient prétendre à un logement social se sont souvent installées dans les zones d'habitat précaire proche du centre (Almeida, 2007). Par ailleurs, certaines zones pauvres de la ville, qui n'étaient et qui ne sont toujours pas définies comme étant des ZEIS, n'ont fait l'objet d'aucun programme de régularisation ou d'urbanisation, ce qui exclut ici encore une partie de la population qui continue de vivre dans des logements précaires.

A partir des années 2000, la ville de Recife a mis en place un certain nombre de politiques d'amélioration des conditions d'habitat, visant les populations les plus démunies. La « Politique Municipale d'Habitat d'Intérêt Social » (PMHIS) a notamment développé le « Programme Recife sans pilotis¹⁸ » (PRsP) en 2003, dont l'objectif était de reloger les habitants des installations précaires du centre vers des ensembles de logements sociaux. La particularité qui distinguait ce programme des autres initiatives sociales liées au logement, est l'intérêt porté aux populations les plus pauvres qui pouvaient prétendre à un logement social sans présenter des revenus minimum (Moura, Ferreira, 2012). Grâce à ce type de programmes, 25 ensembles résidentiels ont été construits à ce jour, totalisant près de 4000 logements. Certains auteurs soulèvent néanmoins les résultats nuancés de ces initiatives, notamment en raison d'un manque d'accompagnement dans l'insertion des habitants dans leur nouveau lieu de résidence (Moura, Ferreira, 2012). Par ailleurs, la localisation des ensembles résidentiels, bien qu'intégrés dans la ville-centre, éloignait les nouveaux habitants des ressources qu'ils côtoyaient sur le lieu de résidence initial, souvent situé au cœur des quartiers centraux. Ainsi, la faible insertion des habitants dans le nouveau quartier de résidence, l'éloignement des aménités de la ville conjugués à une dégradation rapide de certains logements sociaux, ont progressivement incité certains ménages (30% en moyenne) à quitter ces grands ensembles (ibidem.).

¹⁸ Faisant référence aux constructions précaires sur pilotis au bord des cours d'eau ou en bord de mer. C'est notamment à travers ce programme que les habitants de Cordeiro, une des zones sélectionnées dans notre étude, ont été relogés dans des logements sociaux.

Quant aux espaces anciennement occupés par ces habitants, des projets immobiliers ou commerciaux souvent prestigieux les ont rapidement aménagés en transformant, une fois de plus, le paysage urbain de la ville.

b) Vers de nouvelles centralités dans le municpe de Recife

Parallèlement, l'évolution de la configuration urbaine a progressivement créé de nouvelles centralités dans la ville de Recife. Le passage d'une économie fondée sur l'industrie à un dynamisme rythmé aujourd'hui par la diversité des commerces et des services a bouleversé les logiques spatiales autrefois observées à Recife. Ainsi, l'essor des activités tertiaires dans les quartiers les plus riches de la ville (Boa Viagem et le secteur de Jaqueira) attirent les ménages plus aisés vers ces nouvelles centralités au détriment du centre dit « traditionnel » de la ville (Dantas, 2003). A partir des années 1970, on observe une dégradation progressive du centre « traditionnel » - phénomène qui a caractérisé la plupart des grandes métropoles du pays – du fait de la vétusté du bâti, des problèmes de circulation et de pollution ainsi que du manque de services et commerces de qualité (ibidem). Cependant, depuis les années 1990, un réel effort de revitalisation du centre traditionnel a été entrepris par la mairie de la ville en revalorisant le patrimoine du « Vieux Recife », qui accueille aujourd'hui d'importants événements culturels et est devenu l'un des principaux pôles touristiques de la ville.

L'essor économique de certains quartiers au détriment d'autres espaces, conjugué à l'expansion accélérée de la ville, du fait de la présence d'une population majoritairement démunie, sont les dynamiques qui ont fortement façonné le paysage urbain de Recife : les espaces les plus centraux concentrent de très fortes densités, caractérisées par l'omniprésence d'imposants gratte-ciels (Photographie 2), alors que la plus grande partie du territoire, quant à elle, s'est modelée à partir d'une urbanisation horizontale (Photographie 3).

Photographie 2. Quartier de Boa Viagem, 2013



Source : www.patrimoniode todos.gov.br

Photographie 3. Quartier Brasilit, 2013



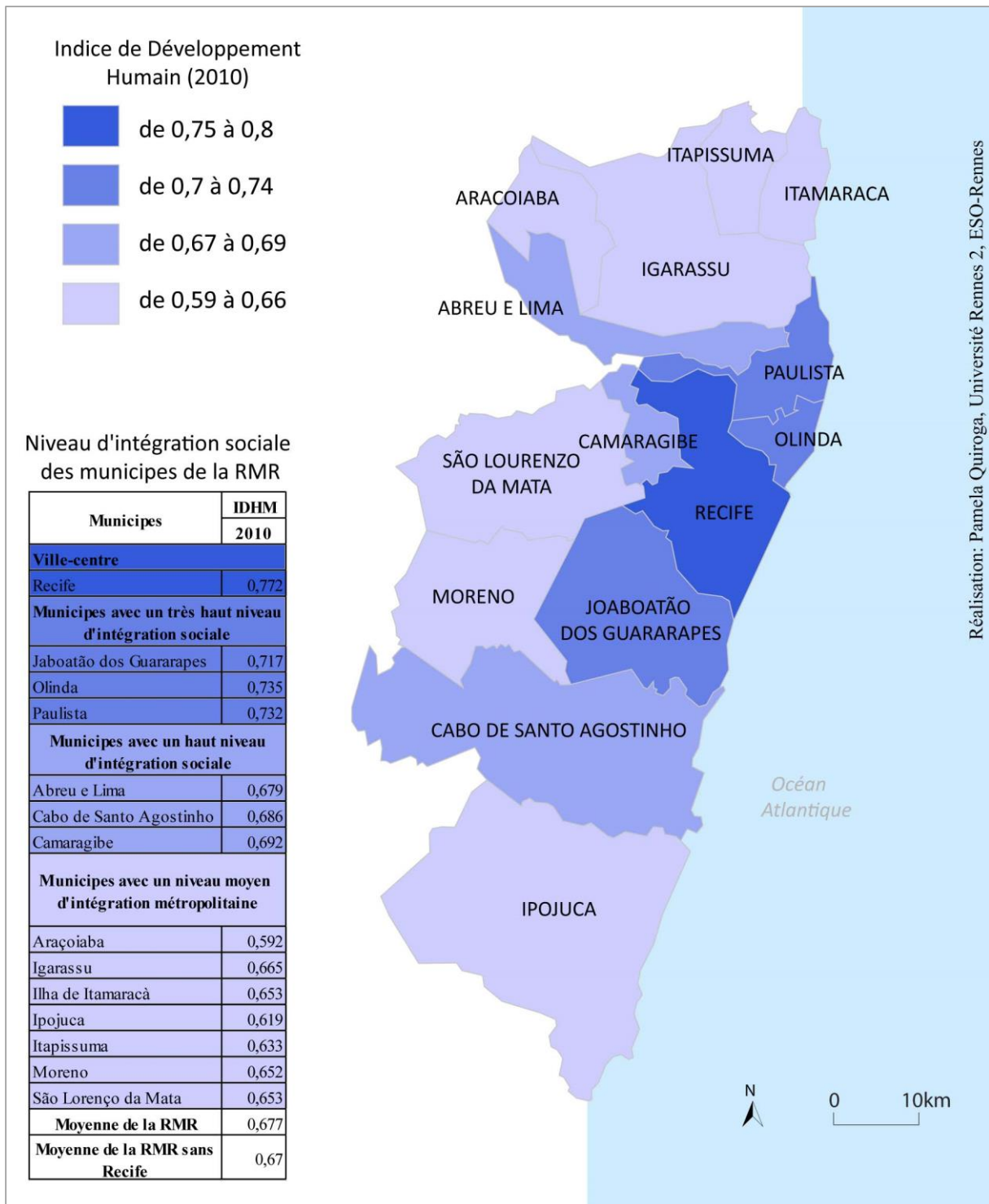
Auteur : Pamela Quiroga, 2013

Ainsi, la composition urbaine laisse entrevoir de fortes inégalités sur l'ensemble du territoire et l'hétérogénéité socio-spatiale qui caractérise Recife pose un certain nombre de problèmes dans la gestion urbaine et dans l'élaboration de politiques adaptées à l'ensemble de la ville. La définition de plusieurs découpages territoriaux, que nous allons développer à présent, a pourtant montré une volonté d'effectuer un traitement adapté aux spécificités de chaque espace.

2.1.2. Des découpages territoriaux pour le développement de politiques adaptées

L'hétérogénéité socio-spatiale du territoire, les fortes inégalités ainsi que les formes de ségrégation qui fragmentent l'espace urbain constituent des contraintes majeures dans la formulation de politiques déployées sur l'ensemble du territoire métropolitain. Dans un souci de répondre au mieux aux différents besoins des populations, un certain nombre de découpages et de définitions ont été adoptés en fonction des caractéristiques des territoires. A l'échelle de la RMR, l'Atlas du développement humain du Brésil (2013) a défini quatre niveaux d'« intégration sociale » selon l'Indice de Développement Humain (IDH) de chaque municipe de la RMR (Figure 4).

Figure 4. Indice de Développement Humain Municipal (IDHM) des municipes de la Région Métropolitaine selon le niveau d'intégration sociale, 2010



Source : Atlas de Développement Humain du Brésil 2013.

Les municipes de Jaboatão dos Guararapes, Olinda, Paulista, Abreu e Lima, Cabo de Santo Agostinho et Camaragibe qui sont les plus intégrés au pôle métropolitain, présentent des taux d'IDH comparables à ceux évalués dans d'autres pays d'Amérique latine ainsi que dans l'Est de l'Europe et supérieurs à ceux de la moyenne nationale (excepté Camaragibe et Abreu e Lima). Quant aux municipes plus éloignés ils révèlent un IDH plus bas (entre 0,637 et 0,719). Selon une étude de 2005¹⁹, les taux les plus bas de l'IDH se retrouvent dans les municipes ruraux, en confirmant ainsi les inégalités entre centre et périphéries.

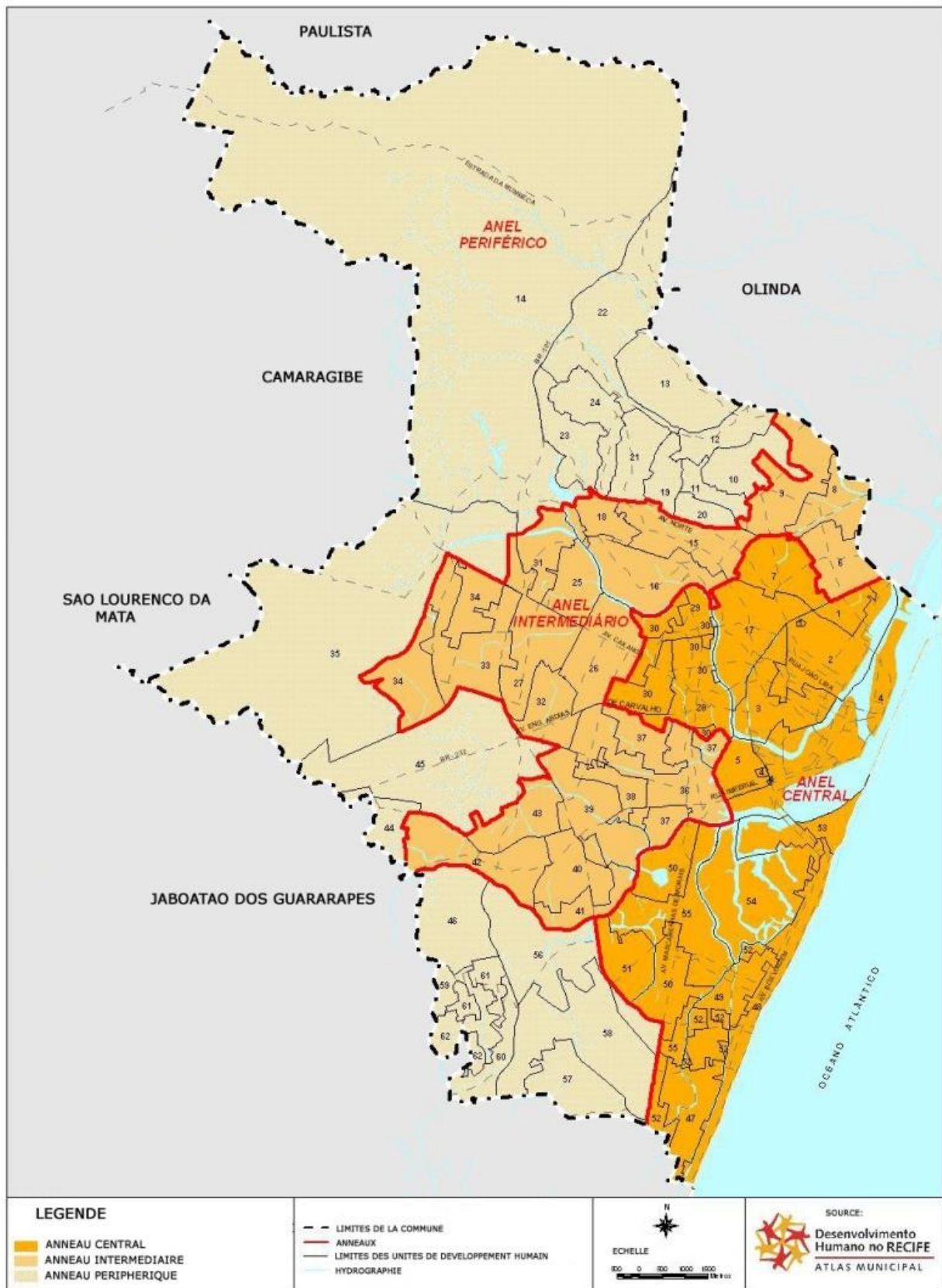
A l'échelle de la ville-centre, le municipe de Recife, un découpage a été proposé par l'Atlas de Développement Humain de la ville (2005), qui suggère une division du municipe en « anneaux » délimitant schématiquement trois couronnes qui illustrent cette même inégalité centre-périphérie (Figure 5):

- L'anneau central correspond *grosso modo* au centre-ville de Recife et présente de très fortes inégalités entre les Unités de Développement Humain²⁰ qui le composent. On retrouve des unités avec des valeurs de l'IDH les plus élevées de la ville et d'autres, au contraire, présentent les taux les plus bas. Le territoire est composé de zones très valorisées et d'espaces dégradés où l'on retrouve une population pauvre. Le quartier Cordeiro, dans lequel nous avons mené une partie de notre enquête, se situe dans l'extrémité ouest de cet anneau central.
- L'anneau intermédiaire regroupe 21 Unités de Développement Humain. Les valeurs les plus élevées de l'IDH se regroupent au long des axes routiers et les plus basses se situent généralement près des cours d'eau et des zones inondables. Les écarts entre les valeurs sont cependant moins importants que ceux observés dans l'anneau central. Les zones Brasilit et Vila Arraes, qui font également l'objet de notre enquête, s'intègrent dans cet anneau.
- L'anneau périphérique correspond à la section la plus accidentée du paysage métropolitain où dominent les *morros* (collines). Il englobe les espaces où la croissance démographique est la plus importante et où les habitants connaissent des conditions de vie précaires. Les valeurs de l'IDH présentent un territoire globalement homogène pour cet anneau.

¹⁹ BITOUN Jan, 2005, *O que revelam os Indices de Desenvolvimento Humano*. In : RECIFE, 2005, Prefeitura; Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento; Brasil.

²⁰ La ville de Recife a été découpée en 62 Unités de Développement Humain (UDHs) en regroupant les secteurs censitaires qui présentaient des caractéristiques sociales semblables. L'Indice de Développement Humain a alors constitué la variable de référence pour la définition de ces UDHs.

Figure 5. Les « anneaux » centre-périphéries du municipe de Recife, 2005



Source : Atlas Municipal de Développement Humain à Recife, 2005

Afin de cibler davantage les zones pauvres de la ville, un certain nombre d'institutions (à l'échelle nationale ou locale) ont, à plusieurs reprises, attribué différentes définitions à ces espaces en tenant compte de leur morphologie, des caractéristiques du bâti ou encore du profil sociodémographique, comme le montre le Tableau 4.

Définir le plus précisément possible ces zones pauvres s'est avéré incontournable dans la formulation de politiques visant à réduire les inégalités présentes sur le territoire. L'analyse minutieuse de ces zones allait donc permettre de déterminer la gestion des projets de transformation urbaine ainsi que les actions prioritaires à mettre en œuvre dans les zones les plus précaires. Le Tableau 4 ci-dessous synthétise les définitions attribuées aux différentes zones pauvres selon la période et l'échelle auxquelles elles ont été traitées.

Tableau 4. Définition des zones urbaines pauvres à l'échelle locale et nationale, 1978 – 2014

Sources/ Année	Notion/nombre d'unités répertoriées	Définition	Echelle d'application	Délimitation des zones
IBGE, 2013	<i>Favelas, Mocambos, palafitas ou semblables</i>	Ensemble d'habitations situées sur un terrain public ou privé qui n'était pas la propriété des habitants au moment de leur installation. L'espace a été aménagé de façon désorganisée avec des accès souvent tortueux qui ne permet pas la circulation des véhicules en son sein. On y observe une précarité des infrastructures de services.	National	Caractéristiques du logement et de l'occupation du sol
	<i>Cortiços ou cabeça-de-porco</i>	Logement multifamilial bâti sous une ou plusieurs édifications sur un lot de taille réduite. Le bâti est divisé en plusieurs pièces qui sont louées, sous-louées ou cédées sous un titre quelconque. Plusieurs fonctions sont attribuées à une seule pièce qui sert de résidence pour une famille. Les installations sanitaires sont d'usage commun et les infrastructures sont précaires. On y observe un difficile accès et un nombre élevé d'habitants par logement.		
	<i>Loteamento clandestino</i>	Lots délimités de façon irrégulière, sans demande préalable de permis de construire et sans prendre en compte les normes urbanistiques et environnementales lors de la construction des logements.		
	<i>Loteamento irregular</i>	Lots délimités de façon irrégulière, caractérisés par l'absence de prise en compte des normes urbanistiques imposées par les pouvoirs publics et qui ne répond pas à tous les critères nécessaires pour être approuvée par le secteur public. Cependant, ce qui différencie le <i>loteamento irregular</i> du <i>loteamento clandestino</i> est qu'il a fait l'objet d'un projet qui a été signalé à la mairie.		
FIDEM (Fundação de	<i>Assentamentos Subnormais</i>	Ensembles de terrains urbanisés « caractérisés par un désordre spatial prononcé, par une forte densité du bâti, par une précarité	RMR (Région	Morphologie

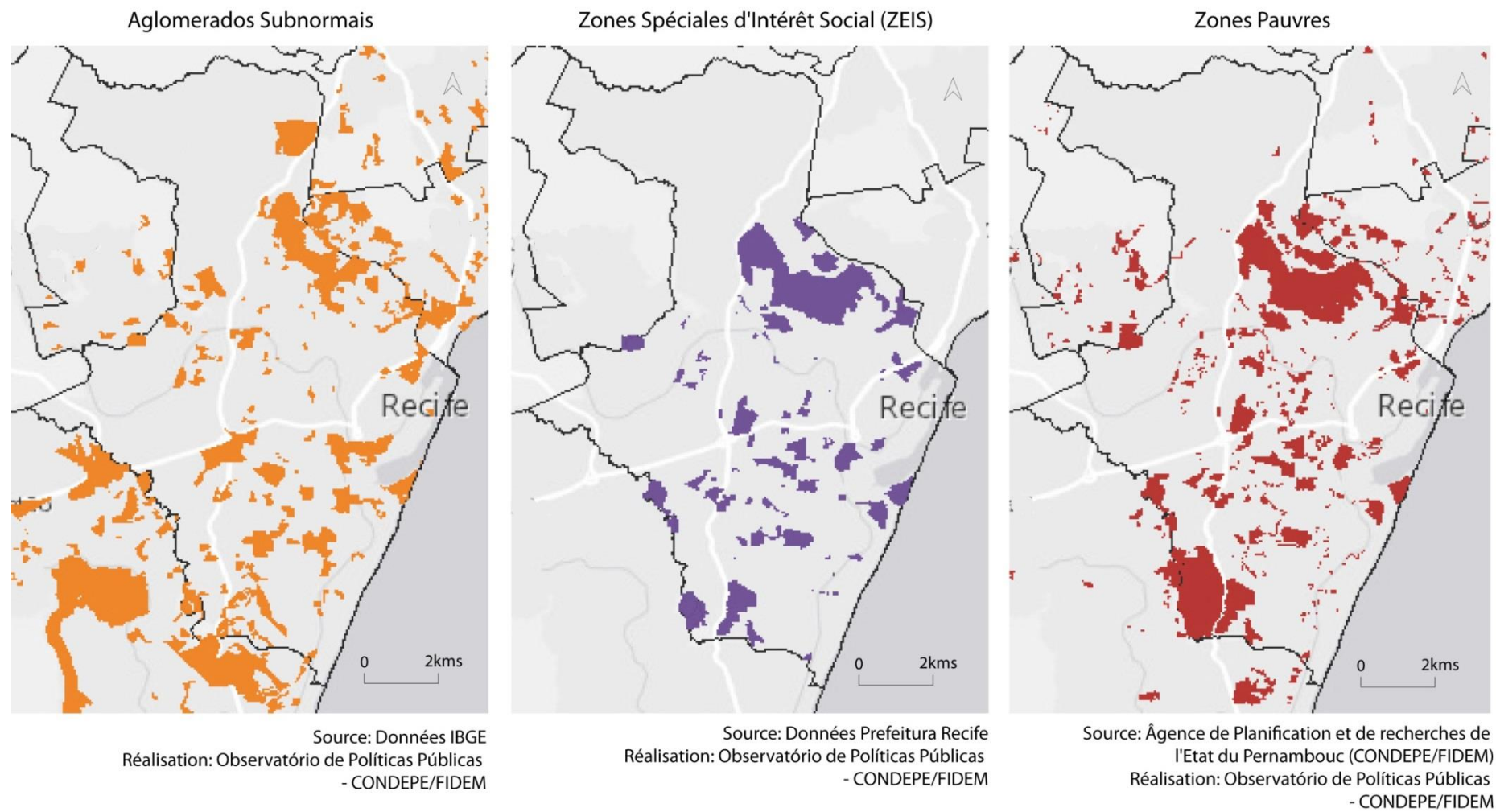
Desenvolvimento Municipal)/ 1978	(occupations hors-normes)/ 126 unités	des logements, par un accès déficient aux services d'infrastructure élémentaires. En raison de ces conditions, les « <i>assentamentos subnormais</i> » représentent, dans le milieu urbain, l'image spécifique de la pauvreté » (FIDEM, 1979, p. 17). Ce sont des « zones marginales » : elles se localisent en marges du processus d'urbanisation et attirent une population à bas revenus (le revenu par ménage qui se situe entre 0 à 3.5 salaires minimum). Elles se situent à proximité du centre et absorbent une partie de la main d'œuvre non-qualifiée. Ces installations peuvent également se situer dans des zones spatialement restreintes et/ou dans des zones inondables ou sur les collines escarpées. La taille des logements variaient de 9 à 50m².	métropolitaine de Recife)	
Municipe de Recife/1983	ZEIS (<i>Zonas Especiais de Interesse Social</i>) (Zones spéciales d'intérêt social) / 66 unités	Ce sont des zones destinées à la régularisation urbanistique, juridique et foncière et à la promotion de l'Habitat d'Intérêt Social dédié aux populations à bas revenus. Cette initiative publique visait à améliorer la qualité de vie des habitants et à mieux intégrer ces espaces à l'ensemble de la ville.	Recife	Morphologie
Cadastre de la ville de Recife/1988-1990	<i>Assentamentos Populares</i> (occupations populaires) / 489 unités (RMR)	Les installations se caractérisent par une occupation désordonnée sur le sol, par un manque d'infrastructures physiques et/ou par des installations au statut irrégulier quant à la propriété du sol ou quant aux usages prévus dans la Loi de l'usage et de l'occupation des sols de la ville. Les zones qui pouvaient entrer dans le cadastre étaient : a) les ZEIS ; b) les <i>assentamentos precarios passíveis de remoção</i> (des zones d'intérêt pour la voirie publique, des zones de protection environnementale ou des zones à risque pour la population.); c) les <i>assentamentos precarios passíveis de melhoria e consolidação</i> (des zones où il serait possible, à travers les politiques publiques, de développer des actions pour améliorer les conditions de vie des habitants en consolidant de bâti et en encourageant le secteur formel à se développer dans ces zones.). Les logements sociaux de la COHAB n'ont pas été pris en compte dans cette définition puisqu'ils étaient dotés d'une bonne infrastructure, de bonnes conditions de salubrité et des modes de constructions aux normes (SOUZA, 1990)	Recife	Morphologie
Cadastre de la RMR (FIDEM)/ 1998-2000	<i>Area de Pobreza ou Area Pobre</i> (zone de pauvreté ou zone pauvre) / 410 aires dans le municiple de Recife (1998) ; 404 unités dans la RMR (2011).	Ce sont des zones situées « sur des terrains particuliers, publics ou sur des zones <i>non aedificandi</i> ; qui présentent des constructions majoritairement de mauvaise qualité et où les logiques urbanistiques, en désaccord avec la législation effective, se traduisent par des espaces insalubres et par de fortes densités du bâti» (CEM/CEBRAP, 2002).	RMR	Morphologie
IBGE/2000	<i>Setores Especiais de Aglomerado Subnormal ou aglomerados subnormais</i> (Secteurs spéciaux d'urbanisation hors-normes ou urbanisations hors-normes) / 109 unités à Recife (2010) ; 322 unités dans la RMR (2010).	Ensemble constitué d'un minimum de 51 domiciles ne bénéficiant pas ou peu des services publics élémentaires, occupant ou ayant occupé, jusqu'à une période récente, un terrain de propriété privée ou publique et disposés en générale de façon désordonnée et dense.	National	Secteurs censitaires
Municipe de Recife/2004	<i>Assentamentos pobres</i> (occupations pauvres)	En complétant la définition des zones pauvres: les formes urbaines composées d'au moins 10 maisons susceptibles de se multiplier rapidement selon leur degré d'attractivité (accès au travail par exemple).	Recife	Morphologie
Atlas de Desenvolvimento humano do Recife/2005	<i>Unidades de Desenvolvimento Humano</i> (UDH), les ZEIS et les Areas de Interesse Social.	Les UDH regroupent des secteurs censitaires dans des unités d'au moins 400 domiciles. Ainsi, pour les ZEIS, le périmètre institutionnel des ZEIS et le périmètre des secteurs censitaires se confondent. Les <i>Areas de Interesse Social</i> correspondent aux <i>assentamentos Pobres</i> définis plus haut (2004)	Recife	Secteurs censitaires
CEM/CEBRAP (Centro	Setores Precarios	Ce sont des secteurs censitaires "non-spéciaux" avec des caractéristiques semblables de celles des secteurs censitaires	National	Secteurs

de Estudos das Metrópoles e Centro Brasileiro de Análise e Planejamento /2007	(secteurs précaires) <i>Assentamentos Precários</i> (occupations précaires) / 228 unités	classifiés comme étant des <i>aglomerados subnormais</i> par l'IBGE. Sont composées par les secteurs précaires et les secteurs <i>Especiais de Aglomerado Subnormal</i> , définis par l'IBGE.		censitaires
---	---	--	--	-------------

Réalisation : Pamela Quiroga

A partir de ces définitions, plusieurs espaces ont alors été sélectionnés en fonction de leurs caractéristiques socio-spatiales. On observe ainsi, à travers la Figure 6, que les représentations cartographiques des quartiers populaires varient en fonction de la notion considérée.

Figure 6. Délimitation des quartiers pauvres de Recife : les "Agglomerados subnormais"(2000), les "ZEIS"(1983) et les "Zones Pauvres"(2004)



Au total, on recense aujourd'hui 421 zones pauvres dans le municiple de Recife dont 252 sont réparties dans les 66 ZEIS (Zones spéciales d'intérêt social) de la ville (PCR/URB ; UFPE/FADE, 1998). Les habitants résidant dans ces zones représenteraient près de la moitié (46%) du total de la population de la ville (ibid.). Ces zones pauvres sont présentes dans l'ensemble de la ville : selon Cavalcanti et *al.* (2008), on retrouve la présence d'une zone pauvre dans un rayon inférieur à 2 kms depuis n'importe quel point de la ville.

Dans le langage courant, c'est souvent le terme de « *favela* », correspondant historiquement à la première désignation officielle des quartiers informels (cf. Tableau 4), qui est utilisé pour désigner les secteurs d'origine irrégulière. Pourtant il s'agit d'un terme imprécis, dont la définition diverge selon les institutions auxquelles on se réfère, selon la période où l'on se positionne ou encore selon l'échelle à laquelle sont traitées ces zones. Pour cette raison nous nous référons plutôt au terme de « zones pauvres » pour reprendre une des désignations les plus récentes, qui a de surcroît l'avantage de recouvrir territorialement la plupart des classifications antérieures.

Les zones pauvres peuvent être classifiées selon les caractéristiques du bâti, selon celles du logement, ou encore selon celles des habitants qui y résident, mais elles peuvent également se différencier par les découpages officiels dont ils ont pu faire l'objet (qu'ils soient administratifs ou morphologiques). Le grand nombre de zones pauvres présentes à Recife ainsi que leur évolution socio-spatiale ont rendu complexe leur analyse et par conséquent, leur définition précise. En effet, bien que ces zones pauvres abritent des populations à bas revenus, il est pourtant difficile de les identifier en tant qu'ensemble homogène lorsque l'on s'intéresse aux conditions de vie des habitants.

Ainsi le mot *favela* uniformise une réalité qui présente une multitude de nuances et d'inégalités. De plus, la notion de *favela*, née à Rio, est chargée de connotations négatives d'un point de vue socio-spatial : on désigne les *faveleros* comme ceux appartenant au plus bas de l'échelle sociale (Bitoun, 2006), vivant dans des situations de précarité extrême et situés dans les espaces les plus défavorables de la ville en termes de violences urbaines, d'infrastructures et de situation géographique. Or, bien qu'un certain nombre de zones pauvres présentent ce genre de caractéristiques, celles-ci ont des divergences importantes d'un point de vue organisationnel, urbanistique, morphologique et sociodémographique qui expliquent la complexité de leur traitement. De plus, face à une évolution constante de ces zones, les typologies dressées se modifient au fil du temps et facilitent les confusions sémantiques aussi bien dans le langage courant que scientifique.

Les définitions officielles présentées ci-dessus sont souvent substituées par un vocabulaire courant utilisé à la fois par les habitants et par les différents services sociaux de la ville et qui fait référence aux actions menées sur le territoire. Comme le souligne Bitoun (2006), des

notions telles que « *vila* », « *conjunto* », « *loteamento* », « *invasão* » et « *comunidade* » sont régulièrement utilisées afin d'atténuer le caractère stigmatisant d'un mot tel que « favela ».

Vila et *Conjuntos*, sont deux termes qui désignent des ensembles résidentiels bâtis à des fins spécifiques, sous initiative publique ou privée. Les *vilas* ou *vilas operárias* (villes ouvrières) se sont développées au début du XX^{ème} siècle à travers l'initiative patronale qui érigea des ensembles de logements autour des usines destinés aux ouvriers. Quant aux *Conjuntos*, ils ont vu le jour dans les années 1960, suite aux politiques de logements sociaux instaurés au niveau national. Ce sont donc deux notions qui désignent des types de logements spécifiques, standardisés et qui ont été implantés de façon organisée sur le territoire.

La notion de *loteamento* renvoie également à une forme d'organisation sur le territoire qui désigne « un terrain cédé ou vendu par un lotisseur. Ce lotissement est clandestin, mais l'accès au sol a été dépourvu de conflit et le mot assimile le processus à un lotissement légal. » (Bitoun, 2006 : 218).

La notion d'*invasão* (invasion) fait référence, quant à elle, aux occupations clandestines réalisées sur le territoire, sans l'accord des pouvoirs publics et souvent sur des zones à risque. Aujourd'hui les habitants des invasions semblent connaître de meilleures conditions de vie grâce à l'amélioration progressive de leur logement, à travers l'auto-construction et grâce à des initiatives collectives qui ont peu à peu apporté les services élémentaires sur place (eau, assainissement, collecte des ordures, électricité, etc.).

Enfin, un terme qui est couramment employé pour désigner les zones pauvres et celui de *comunidade* (communauté), une notion qui s'est construite sur la base des diverses interventions sociales menées par l'Eglise, les associations, les ONG ou encore par les services de santé qui ont employé cette notion dans le but de revendiquer leurs actions de lutte contre la pauvreté (Bitoun, 2006). Le concept de *comunidade* révèle également de fortes valeurs symboliques au sein d'un groupe, ce qui, selon Vidal (1996) crée ou renforce les rapports fondés sur la solidarité et l'entraide. Ainsi, à travers cette notion, les interventions sociales des différentes organisations traduisent une réelle volonté de travailler conjointement avec les habitants en soulignant l'importance des actions collectives dans l'amélioration des conditions de vie.

Dans le cadre de la thèse nous utiliserons la notion de « zone pauvre » (*area pobre*) définie lors du cadastre réalisé en 1998 puis actualisée en 2004, car elle permet de faire référence à l'ensemble des espaces pauvres décrits dans le tableau. Lorsque les zones évoquées feront partie d'un programme d'aménagement ou s'intégreront dans les définitions construites à partir d'un découpage territorial administratif, nous préciseront alors, si l'en est nécessaire, les notions spécifiques auxquelles elles se rattachent. Nous considérons l'ensemble de logements sociaux du quartier Cordeiro, zone d'étude de notre enquête, comme faisant partie des zones pauvres de la ville, étant donné que cet espace a été considéré comme tel dans l'actualisation

de 2004 alors que l'ensemble accueillait cette même année ses premiers habitants (cf. Chapitre 3).

La ville de Recife présente donc une « Mosaïque Urbaine » pour reprendre le titre de l'ouvrage dirigé par Cavalcanti, Britto Lyra et Avelino (2008), qui rappelle les contrastes sociaux sur un espace fortement fragmenté.

L'élaboration de différents découpages et la définition de notions rattachées aux quartiers populaires de Recife reflètent l'intérêt porté aux problématiques liées à la pauvreté et à la précarité tout en traduisant les difficultés à définir ces espaces dont les caractéristiques peuvent varier d'une zone à l'autre. De plus, l'apparition de nouvelles notions au fil du temps traduit une évolution constante des quartiers populaires et des besoins des habitants²¹. Il est ainsi important d'appréhender les pratiques résidentielles des habitants en tenant compte de la configuration de la ville de Recife afin de mieux comprendre différentes formes de mobilité quotidienne qui s'y déploient.

2.2. Les pratiques résidentielles et les mobilités quotidiennes à Recife

2.2.1. Les pratiques résidentielles dans la formation de l'espace urbain

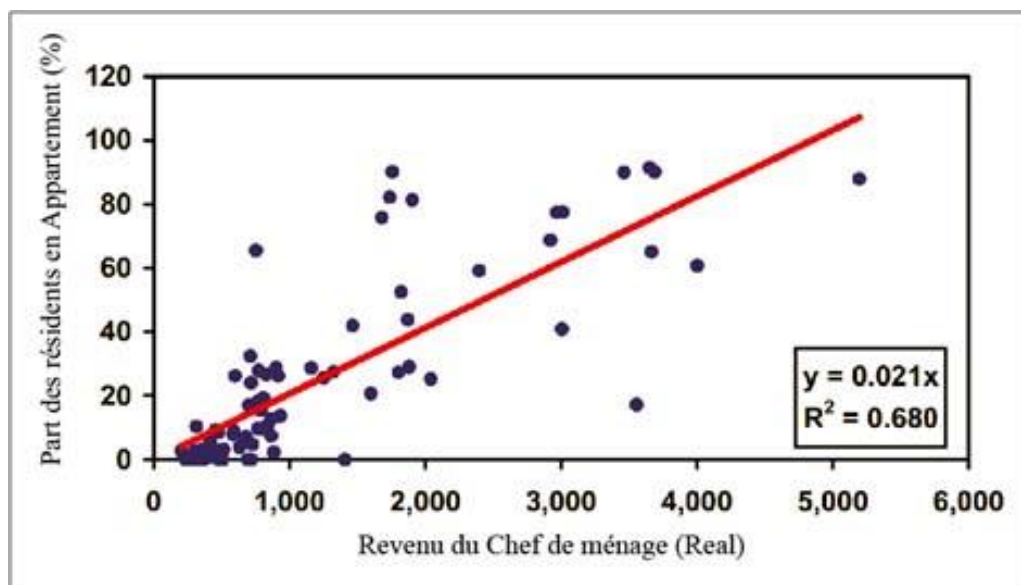
Les mobilités résidentielles de la RMR ont progressivement évolué de la ville-centre vers les municipes voisins. Comme on l'a évoqué dans la première section de ce chapitre, les municipes de Olinda, Jaboatão dos Guararapes et Paulista ont vu leur population fortement augmenter entre 1970 et 2000 (+46,6%, +65,4% et +83,2% respectivement), en dépassant les taux de croissance enregistrés à Recife pour la même période (25,5%). Ce phénomène est le résultat de l'expansion de la ville de Recife au-delà de ses limites administratives (Souza et *al.*, 2006). Ce sont tout à la fois l'arrivée continue de migrants provenant de l'intérieur du Pernambouc ou d'autres Etats, la baisse tendancielle du taux d'accroissement naturel de la ville-centre et les mobilités résidentielles du centre vers la périphérie, qui ont progressivement peuplé les municipes voisins de Recife. Cette dernière tendance a notamment été accentuée par les politiques d'habitat social qui, dans les années 1980 ont construit des grands ensembles de logements sociaux dans les municipes de Paulista, Olinda, Jaboatão dos Guararapes et Abreu e Lima, accueillant des habitants des zones pauvres de Recife (Souza et *al.*, 2006). Pourtant, en dépit des mobilités résidentielles vers les municipes périphériques, la ville-centre reste un espace convoité par une grande partie de la population. Cependant, le prix du foncier en ville tend à augmenter considérablement dans les quartiers dynamiques, en excluant ainsi de ces espaces les populations les plus démunies. Parallèlement, les projets liés au logement social tendent à se réaliser dans les espaces péricentraux et périphériques (Sabatini, Brain, 2008). L'étude du marché du logement réalisée par Dantas (2003) a néanmoins identifié la présence de nombreuses populations démunies dans le vieux centre de

²¹ Un nouveau découpage est actuellement en processus de réalisation par la mairie de Recife afin de définir les *Communauté d'Intérêt Social* (CIS). La méthodologie appliquée pour la mise en place de ce nouveau découpage sera prochainement disponible dans l'*Atlas des Infrastructures Publiques dans les Communautés d'intérêt Social* (2015).

Recife, dans les zones inondables ou marécageuses, sur les collines escarpées de la ville et sur des espaces interstitiels répartis sur l'ensemble du municiple. Quand ils se situent à proximité des quartiers riches, ils se manifestent par des occupations clandestines et précaires qui se fraient un espace entre les imposants immeubles résidentiels de haut standing. Ainsi, ce même auteur montre qu'il n'y a pas un rapport revenu/distance au centre capable de justifier clairement l'occupation spatiale des différentes classes sociales dans une logique centre-périphérie, bien que l'on retrouve les familles les plus riches à une distance comprise entre 3 et 10kms du centre de Recife.

Le type de logement privilégié en ville par les populations les plus aisées reste l'appartement dans un immeuble de bon standing qui, selon le même auteur, est perçu comme un gage de sécurité et de prestige social (Figure 7). Le choix du quartier est tout aussi fondamental pour ces habitants qui cherchent la proximité d'individus appartenant à la même classe sociale.

Figure 7. Relation entre la part des résidents en appartement et les revenus des chefs de ménage à Recife - 2000



Source : Dantas, 2003

C'est à partir des années 1970 que les zones pauvres du centre se sont progressivement densifiées en raison de l'intensification du processus d'urbanisation et du déficit de l'offre de logements (Almeida, 2007). L'offre de logements sociaux n'est restée accessible qu'aux populations qui disposent de revenus minimum stables. En effet, les logements sociaux implantés dans les municipes périphériques étaient réservés aux ménages ayant un revenu supérieur à 3 salaires minimum, afin de permettre aux accédants à la propriété de contracter un crédit immobilier, à des taux certes avantageux. Ce système a de fait interdit l'accès à ce type de logement aux ménages recevant des revenus inférieurs à 3 SM, ce qui a renforcé le processus de densification des zones pauvres du centre. Par ailleurs, l'enclavement des logements sociaux en périphérie a souvent entraîné le retour d'une partie de ses habitants vers les quartiers centraux (Almeida, 2007). Une population qui, de ce fait, privilégie la proximité

des bassins d'emploi, au risque de résider dans un logement informel, plutôt que d'accéder à la propriété en périphérie « formelle ». En effet, la construction des logements sociaux en périphérie ne s'est pas toujours accompagnée d'un développement local qui permettrait l'insertion des nouveaux habitants : les mauvaises dessertes de transport, l'éloignement des commerces et services, le manque d'infrastructures sur ces espaces et la qualité parfois médiocre des logements ont engrené la population dans un processus d'exclusion (ibidem).

Un autre élément important qui vient caractériser les pratiques résidentielles des habitants de Recife est le statut d'occupation du logement. On retrouve les mêmes tendances que celles observées à l'échelle latino-américaine : l'accès à la propriété est un objectif quasi incontournable dans les trajectoires résidentielles des ménages. Selon le dernier recensement (IBGE, 2010), les propriétaires correspondent à 70% de l'ensemble des résidents, alors que les locataires représentent 22% et la part des habitants hébergés gratuitement²² s'élève à 8%. Cette majorité actuelle de propriétaires n'a pourtant pas été la tendance initialement observée à Recife. Dantas (2003) souligne que c'est à partir des années 60, notamment à travers les aides accordées par le Système Financier de l'Habitat (SFH) et sa devise « le rêve d'être propriétaire », que le nombre de propriétaires à Recife est devenu supérieur à celui des locataires.

Nous verrons, au long de la recherche, que la localisation du lieu de résidence ainsi que les caractéristiques résidentielles peuvent influencer, plus ou moins fortement, sur les pratiques de mobilité quotidienne des habitants de Recife. Un autre paramètre à prendre en compte dans l'analyse des mobilités quotidiennes est l'offre de transports collectifs dont dépendent fortement les populations les plus démunies pour se déplacer.

2.2.2. *L'offre de transport et son impact sur les mobilités quotidiennes des habitants de Recife*

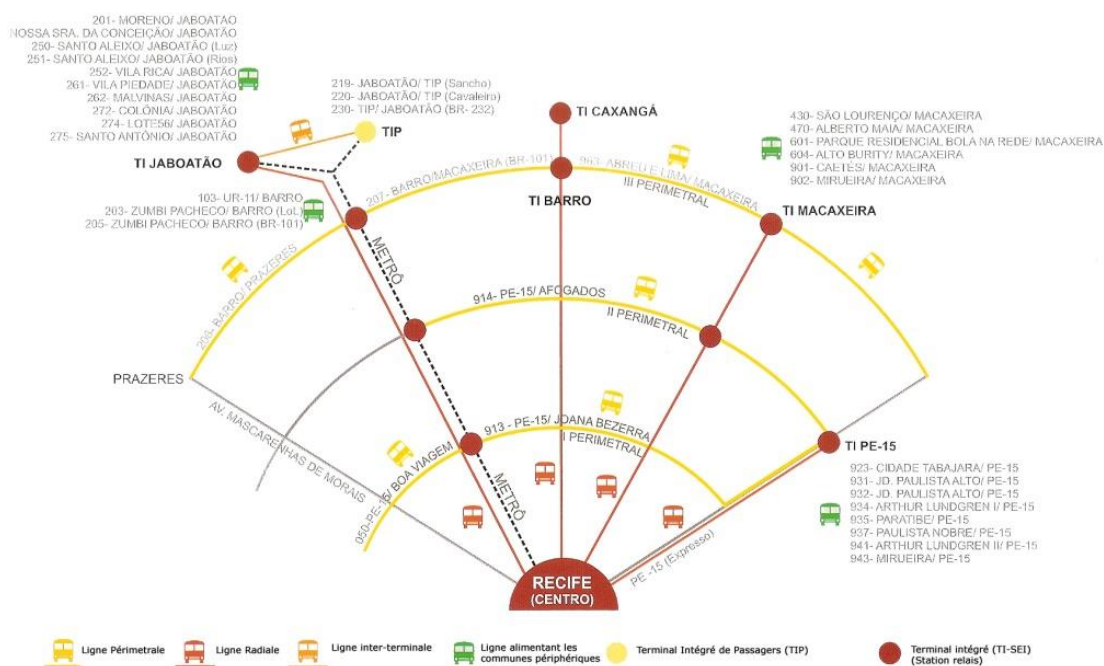
Le Ministère des Villes exige aux municipes de plus de 500.000 habitants d'élaborer un Plan Directeur de Mobilité (PDM), en y intégrant les différentes dimensions de la notion de mobilité: « *la mobilité urbaine est un attribut des villes, relatif aux déplacements des personnes et des biens dans l'espace urbain, moyennant l'utilisation de véhicules, de voies et des infrastructures urbaines [...] et [il] doit garantir l'inclusion sociale, le respect environnemental, la gestion participative et la démocratisation de l'espace public.* » (Ministério das Cidades, 2007). Ainsi, chaque ville doit assurer une desserte de transports collectifs au service de la population en proposant un système équitable reliant les différents quartiers qui la composent. Le système de transports mis en place peut être sous l'entière emprise des pouvoirs publics ou peut être envisagé comme une organisation mixte qui intègre la participation d'opérateurs privés sous contrats de concession. Dans les deux cas, la gestion du système revient à l'Etat, qui doit répondre « *aux besoins collectifs en assurant une qualité*

²² Le logement des habitants hébergés gratuitement correspond « *au domicile cédé gratuitement par l'employeur du résident, par une institution ou par une personne non-résidente. Le résident peut éventuellement assurer les frais d'entretien et des taxes liées au logement* » (IBGE, 2010).

maximale, à moindre coût pour la société et pour les usagers [...] » (Ministério das Cidades, 2007 : 46). A Recife, l'institution responsable du système des transports, appelée *Grande Recife*, est issue d'une gestion semi-publique. C'est une entreprise publique qui regroupe 17 entreprises privées de transport. Elle intervient sur l'ensemble de la RMR à travers les 358 lignes de bus en circulation. Le schéma des lignes de bus s'organise suivant un système dit « Structurel Intégré » (Sistema Estrutural Integrado – SEI) et un système appelé « Complémentaire ». Le SEI s'organise dans la logique des réseaux routiers, c'est-à-dire un système radial et en anneaux, et assure les correspondances entre les lignes Radiales et les lignes Périmétrales à travers des stations relais (Figure 8). Ces dernières permettent de réaliser une correspondance sur d'autres lignes de bus ou de métro, tout en payant un seul ticket. Cette intégration tarifaire est assurée sans limite de temps pour la validité d'un ticket.

Quant au système Complémentaire, il représente des lignes de bus plus nombreuses effectuant des itinéraires plus complexes et dessert les zones intermédiaires qui se trouvent entre les principales lignes Radiales et Périmétrales. Ce système est, comme son nom l'indique, complémentaire au système principal SEI.

Figure 8. Système de transport du SEI – Recife, 2005



Source : CONDEPE/FIDEM, Metr pole Estratégica, 2005.

Selon une étude de l'ANTP (Association Nationale des Transports Publics), un autre système de bus a été mis en place suite à la suppression officielle des « kombis » en 2003, ces fourgonnettes qui circulaient de façon informelle et qui accentuaient par leur grand nombre les problèmes de circulation dans la ville (Cavalcanti, 2000). Ce transport informel concurren ait le transport public qui voyait perdre chaque année des usagers ; il constituait une préoccupation majeure pour les autorités face à l'insécurité routière et au manque de

fiabilité de ce type de transport. En effet, selon une étude de l'ANTP réalisée en 2000, l'augmentation du taux de chômage et une offre de transports collectifs peu adaptée à la demande (tarifs élevés, bus surchargés aux heures de pointe, desserte insuffisante dans certains quartiers, etc.) ont favorisé la prolifération des *kombis*.

Le système public qui a remplacé les kombis, appelé Service Complémentaire de Petite Taille (SCPP), est formé par des véhicules de 16 à 20 places, ayant pour objectif d'assurer une desserte dans les zones d'accès difficile, où la circulation des bus de plus grande taille serait impraticable. Cette offre ne couvre cependant pas l'ensemble du territoire car elle dépend avant tout d'une initiative municipale.

Ainsi, seuls les municipes de Camaragibe, Paulista, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho, Olinda e Recife ont mis en place des lignes complémentaires.

Quant au métro, il reste un système de transport secondaire car il ne dessert qu'une partie restreinte du territoire de la RMR et il est plutôt périphérique. Il est constitué de deux lignes principales : la ligne centre et la ligne sud. Ces lignes articulent une liaison entre les municipes de Camaragibe, Jaboatão dos Guararapes et le centre de Recife, ainsi qu'une connexion avec le train qui dessert Jaboatão dos Guararapes et le municipe de Cabo de Santo Agostinho, plus au sud, et quelques stations relai du SEI. Selon l'enquête Origines/Destinations de 1997, l'utilisation du métro correspondait seulement à 1,6% des trajets quotidiens dans l'ensemble de la RMR et c'est pour cette raison (en plus de son trajet excentré) que ce moyen de transport n'a pas été pris en compte dans notre analyse.

Les caractéristiques du système des transports dans la RMR contribuent à accentuer les inégalités présentes sur le territoire. C'est ainsi par exemple que le modèle radial induit une faible connectivité entre les municipes périphériques de Recife et cause des embouteillages aux heures de pointe sur les principaux axes routiers. En effet, ce système, par sa logique convergente au centre, provoque une forte concentration des flux dans l'espace central et inversement, les espaces périphériques éloignés des voies principales sont mal desservis en transports collectifs. C'est d'ailleurs dans ces espaces que l'on retrouve les plus faibles valeurs de l'IDH de la ville (Bitoun, 2005). Le constat fait par l'étude « *Metrópole Estratégica* » (CONDEPE/FIDEM, 2005) souligne un engorgement des principales voies de circulation qui serait la conséquence d'une demande supérieure à la capacité de ces réseaux. Le phénomène d'encombrement aux entrées et aux sorties des grandes villes, alimenté à la fois par les transports collectifs et les véhicules individuels en forte augmentation, n'est pas nouveau et constitue un réel problème d'accessibilité et d'enclavement fonctionnel (Varlet, Steck, 2006). Ces problèmes sont le plus souvent présents dans les municipes les plus dynamiques et fortement intégrés à la ville-centre. Ainsi Jaboatão dos Guararapes, Olinda et Recife concentrent-ils 81% de la flotte de véhicules et présentent les plus importants

problèmes de circulation²³. Cette surcharge des voies de circulation est notamment causée par la forte utilisation de la voiture qui représente aujourd'hui 65% de la flotte totale de véhicules. A l'échelle locale on retrouve d'autres problèmes liés aux infrastructures et à la topographie qui nuisent à la fluidité des déplacements : rues non-asphaltées, étroitesse des voies, l'inaccessibilité des lieux accidentés, etc. Plus on s'éloigne vers les périphéries plus on remarque un éclatement des réseaux et par conséquent, un manque d'accessibilité pour les habitants des zones marginalisées.

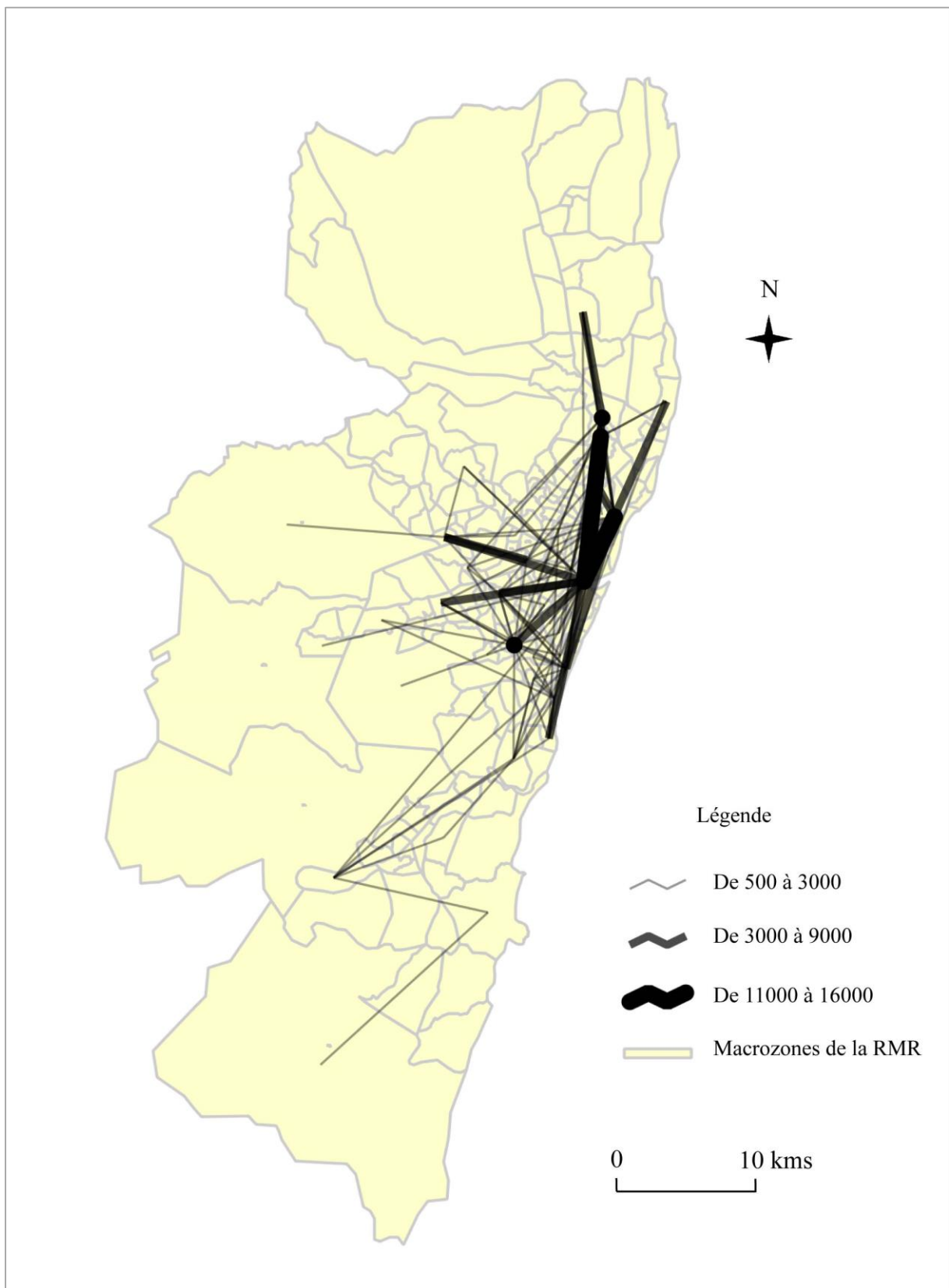
2.2.3. *Les caractéristiques des mobilités quotidiennes à Recife*

Les études relatives aux mobilités quotidiennes dans la Région Métropolitaine de Recife et au sein de la ville sont rares et pour la plupart, elles se concentrent sur des analyses de l'unique enquête Origines-Destinations (O/D) réalisée par l'entreprise de transports EMTU (*Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos*) (actuelle *Grande Recife*) en 1997, ainsi qu'une autre enquête réalisée par l'entreprise du métro (CBTU-METROREC) en 2008 (cf. Chapitre 3). La dernière enquête exploitable²⁴, réalisée en 1997, relève les principales formes de mobilités quotidiennes de la RMR de l'époque et permet d'identifier la forte attractivité de la ville-centre, Recife (Figure 9).

²³ Etude réalisée par le DETRAN-PE (Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco) en avril 2010.

²⁴ L'enquête O/D réalisée en 2008 par l'entreprise de métro ne met en effet pas en lien les caractéristiques sociodémographiques des usagers, ce qui rend son analyse peu concluante et nous avons dû renoncer à l'intégrer dans notre étude. (cf. Chapitre 3)

Figure 9. Navettes quotidiennes domicile-travail de la Région Métropolitaine de Recife – 1997



Source : Enquête O/D 1997, Recife

Réalisation : Pamela Quiroga

Compte tenu de l'ancienneté de cette dernière et du non-renouvellement de ce type d'enquête, nous ne disposons d'aucune donnée nous permettant de connaître l'évolution des mobilités dans la RMR ou même les dynamiques actuelles des mobilités quotidiennes au sein de l'agglomération. Il est toutefois intéressant de se pencher sur quelques résultats de cette enquête qui donnent des tendances intéressantes. Premièrement, les indices de mobilités étaient d'autant plus importants en 1997 que le salaire mensuel des habitants était élevé : les classes sociales les plus aisées se déplacent plus fréquemment que les plus pauvres, en totalisant 3,54 trajets par jour et par personne alors que les moins mobiles en comptent en moyenne 0,97. Quant à la durée moyenne des trajets quotidiens, elle se maintenait entre 30 et 36 minutes pour toutes les classes sociales confondues. Une grande majorité des déplacements se réalisait en bus, correspondant à 39,4% de l'ensemble des déplacements, suivi de la voiture (25,9%) et de la marche à pied (22,9%). Ce dernier mode de déplacement est largement pratiqué par les populations les plus démunies (ayant des revenus inférieurs à 4 salaires minimum²⁵) : 43,6% des déplacements réalisés à pied sont attribués à cette couche de la population.

D'autres enquêtes plus récentes menées auprès de la population de Recife apportent quelques informations indirectes sur les mobilités quotidiennes. L'enquête « d'opinion et de comportements des usagers » réalisée par l'entreprise de transport de la RMR en 2009 (EMTU), s'est penchée sur les pratiques des usagers des transports collectifs à travers un échantillon de plus de 5000 personnes, tous âges confondus. Les résultats de l'enquête montrent que plus de 30% des mobilités principales réalisées par les habitants ont pour motif le travail, suivi de « multiples options » (23,3%), « santé » (15%), « achats » (12,2%), « loisirs » (10,3%), « école » (6%)²⁶, puis « autres » (2,8%). Ces résultats convergent avec ceux de l'enquête O/D de 1997, qui placent les motifs « travail » et « études » en première position, avec respectivement 38,4% et 35,2% de l'ensemble des déplacements, devant les motifs « diverses démarches », « santé », « achats », « loisirs » et « autres ». On retrouve des tendances comparables dans les résultats des enquêtes METAL qui révèlent que les mobilités qui sont liées au travail et à l'école représentent 91% des déplacements réalisés en transport collectif à Bogotá, 90% à São Paulo et 83% à Santiago du Chili (Gouëset (dir.), 2014).

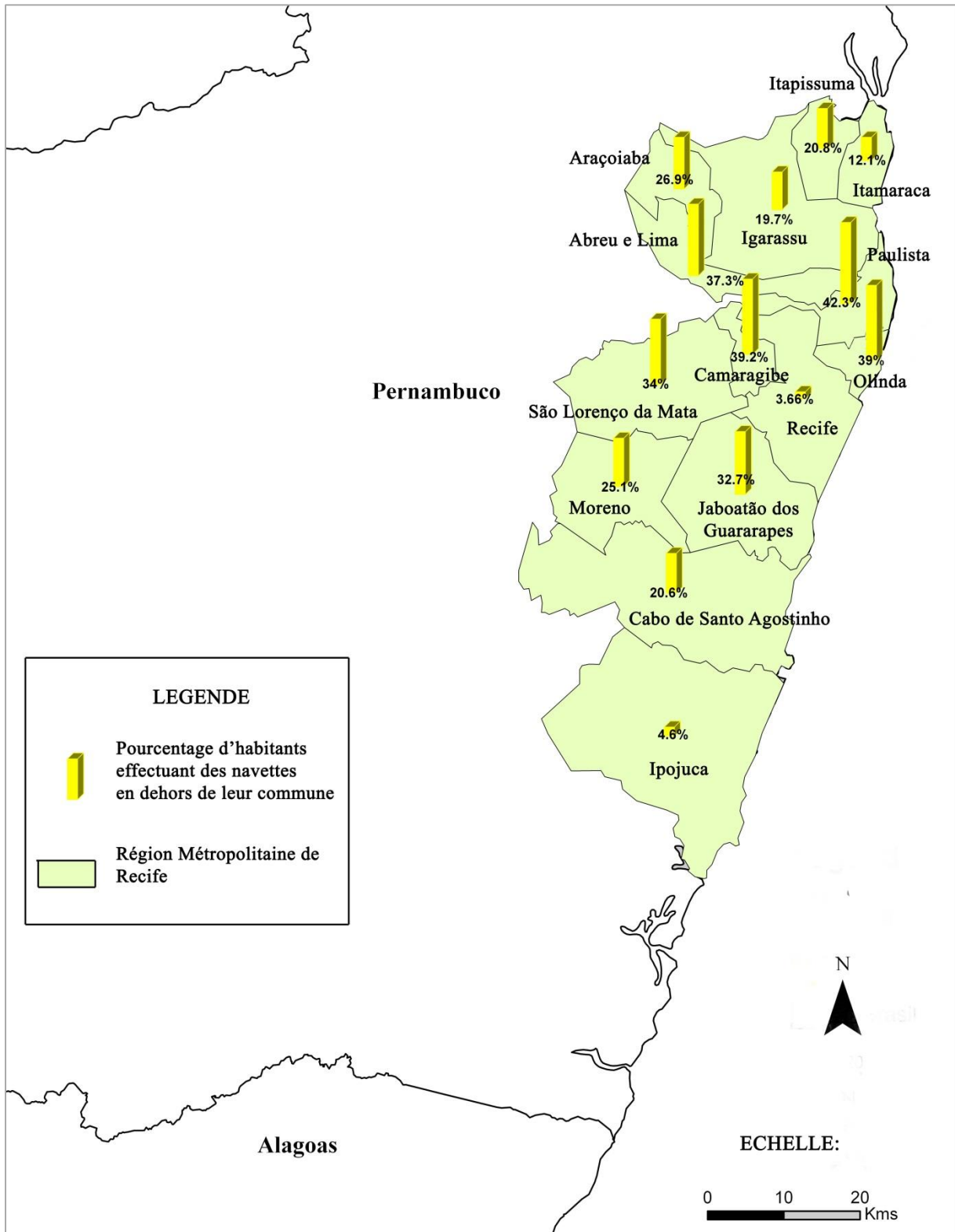
Figueiredo (2008), qui s'est penché sur les déplacements pédestres à Recife, a mené une série d'entretiens avec les habitants qui l'ont conduite à mettre l'accent sur les limites territoriales de ce type de déplacement. En effet, l'auteure soulève que le principal motif de déplacement réalisé à pied par les interviewés est « *la courte distance qui sépare le lieu de résidence et la destination* ». La proximité entre le lieu de résidence et les ressources recherchées semble fondamentale dans le choix du mode de déplacement des enquêtés.

²⁵ Le salaire minimum correspondait à 130 real en 1997.

²⁶ Le faible pourcentage du motif « école » s'explique par la faible part des moins de 16 ans enquêtés, qui correspond à 1,6% de l'échantillon de l'enquête.

En se positionnant à l'échelle de la RMR, Leite (2008) fait le même constat en analysant les mobilités quotidiennes des habitants d'Olinda : plus de la moitié des actifs des deux quartiers qu'elle a enquêtés travaillent dans le même quartier de résidence alors que les mobilités liées aux études se réalisent majoritairement en dehors du quartier de résidence. Le manque d'établissements scolaires dans les deux quartiers serait la principale raison des déplacements de longue distance des étudiants qui réalisent majoritairement des navettes quotidiennes vers Recife. A l'opposé, la diversité des commerces et des services présents dans les deux quartiers, offre des perspectives d'embauche à proximité du lieu de résidence des habitants qui se rendent, pour la plupart, à pied sur leur lieu de travail. Ainsi, l'auteure observe que lorsque l'offre d'aménités à proximité du lieu de résidence est importante, les habitants privilégient leur usage plutôt que de réaliser leurs activités dans un autre quartier ou un autre municípe. Les résultats de l'enquête O/D montrent à leur tour qu'une large majorité de la population de la RMR étudie ou travaille dans le même municípe de résidence (Figure 10).

Figure 10. Part des étudiants et des actifs de plus de 15 ans réalisant leur activité principale en dehors du municipe de résidence – RMR, 1997

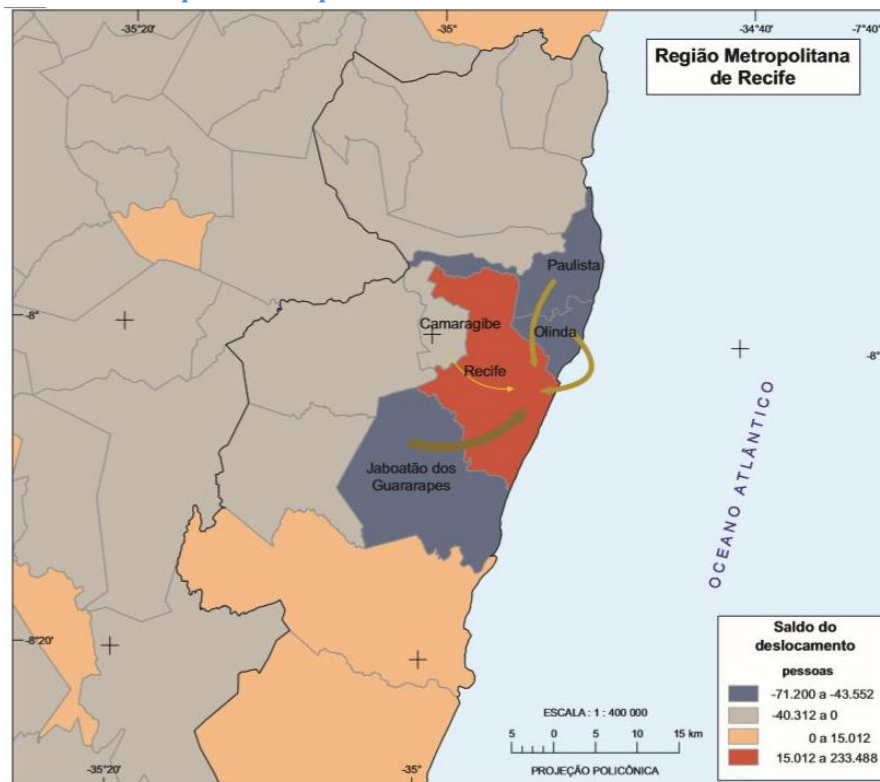


Source : Enquête O/D 1997, Recife.

Réalisation : Pamela Quiroga

Lorsque l'on se penche spécifiquement sur les navettes domicile-travail, on observe une forte attractivité de la ville de Recife sur les municipes périphériques. Le dernier recensement de l'IBGE (2010) enregistre les soldes de mobilités négatifs les plus importants pour les municipes de Olinda, Paulista et Jaboatão dos Guararapes (Figure 11). Seuls les municipes de Cabo de Santo Agostinho et Ipujuca, situées au sud de la RMR, ainsi que le municipe de Recife enregistrent des soldes de mobilités positifs. Ce résultat confirme les tendances déjà constatées lors de l'enquête O/D de 1997 (Figure 9) et lors du recensement de l'année 2000.

Figure 11. Les soldes de mobilité quotidienne des municipes de la RMR pour les déplacements liés au travail – 2010



Source : Atlas do Censo Demográfico 2010 – IBGE.

Ainsi, 70,7% des personnes travaillant ou étudiant en dehors de leur municipe de résidence se dirigeaient vers le municipe de Recife en 2000 (IBGE).

Si les mobilités quotidiennes liées aux études et au travail ont fait l'objet d'analyses approfondies par les enquêtes évoquées, les données relatives aux mobilités de loisir, d'approvisionnement (achats, courses) ou encore de sociabilité (visites à un ou plusieurs membres de la famille par exemple), sont rares et pourtant tout aussi nécessaires à l'analyse des dynamiques urbaines. Un seul constat peut être identifié à travers les études menées sur le territoire métropolitain : parmi les habitants qui réalisent leurs activités en dehors de leur municipe de résidence se démarquent ceux équipés d'une automobile qui privilégient la réalisation de leurs courses ou de leurs activités de loisir en dehors du quartier de résidence, voire dans un autre municipe (Leite, 2008). Ainsi, les données disponibles à l'échelle de la

RMR ou du municípe de Recife ne renseignent pas ou peu sur les mobilités « hors navettes » de la population. Or, certains groupes d'habitants, notamment une grande partie des personnes âgées, ne font pas partie de ces « navetteurs » dont les mobilités quotidiennes sont liées au travail ou aux études. En ce sens, notre travail de thèse tentera d'apporter un nouvel éclairage, à travers l'analyse des personnes âgées des quartiers populaires, sur les pratiques de mobilité qui ne sont pas prises en compte dans les enquêtes O/D.

Avant d'analyser les pratiques de mobilités des personnes âgées dans les zones pauvres de Recife, il est nécessaire de s'intéresser sur la répartition de cette population dans la ville et de faire émerger les conditions de vie qui la caractérisent afin d'ultérieurement mieux comprendre les pratiques de mobilité de ce groupe.

2.3. Le processus de vieillissement à Recife : le positionnement social et spatial des personnes âgées pauvres

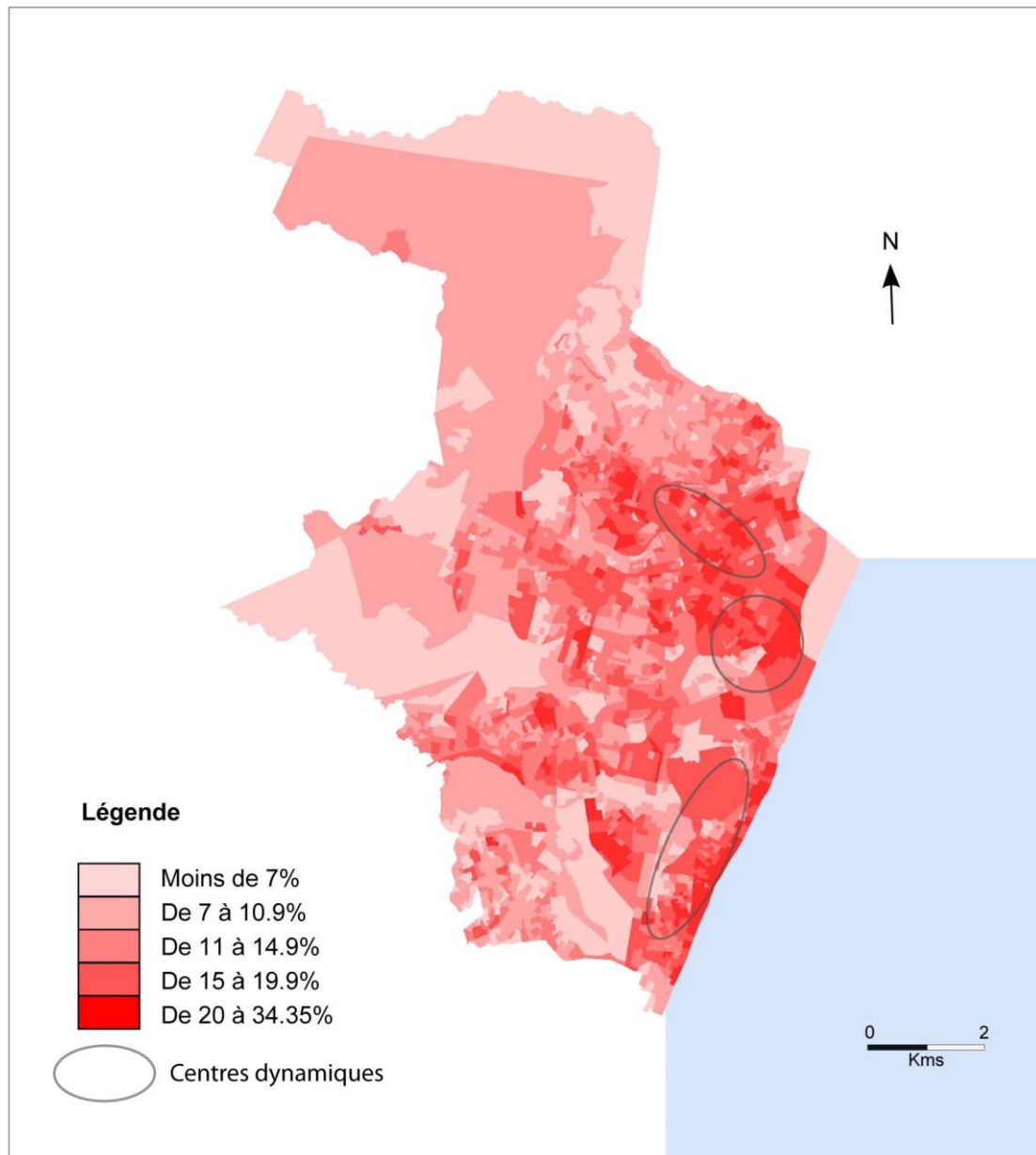
Le processus de vieillissement accéléré de la population au Brésil comme dans l'ensemble de l'Amérique latine, et la faible connaissance des pratiques de mobilité des personnes âgées dans ce contexte ont en partie orienté notre sujet de recherche vers l'analyse de cette population spécifique. La présente section vise à rendre compte des conditions de vie des personnes âgées pauvres de Recife, en identifiant leur répartition sur le territoire et leur caractéristiques sociodémographiques. Cette présentation nous permettra ensuite de mieux appréhender les inégalités de mobilité observées chez la population ciblée.

2.3.1. La répartition spatiale des personnes âgées à Recife

Le dernier recensement brésilien, réalisé en 2010 par l'IBGE a dénombré 182.041 personnes âgées de 60 ans ou plus résidant dans le municípe de Recife, soit l'équivalent de 11,8% de l'ensemble de la population. La proportion des personnes âgées a donc augmenté de 2.5 points en 10 ans (les personnes âgées représentaient 9,3% de la population de la ville en 2000) et elle est plus élevée que la moyenne nationale qui s'élevait à 10,8% en 2010 (IBGE).

Quant à la distribution de la population âgée sur le territoire, bien que 64% des 60 ans et plus résident dans les zones pauvres de Recife (Belo et *al.*, 2008), la Figure 12 nous montre que la part des personnes âgées vis-à-vis du reste de la population est plus importante dans les quartiers centraux de la ville. Les quartiers les plus riches, notamment Boa Viagem au sud-est et les quartiers comme Jaqueira, Graças, Casa Amarela ou Espinheiro situés dans le centre nord-ouest de la ville, présentent alors des indices de vieillissement plus importants que pour le reste du territoire (Tableau 5).

Figure 12. Part des 60 ans et plus dans la population totale en 2010, par secteurs censitaires dans le municípe de Recife



Source : IBGE

Réalisation : Pamela Quiroga, gvSIG, 2013

Les auteurs s'accordent à dire que les inégalités observées entre les différents quartiers s'expliquent par la divergence des conditions de vie vécue par les habitants (Belo et *al.*, 2008, Magalhães et *al.*, 2011). Ainsi, le risque de mortalité est 1,6 fois plus important pour les habitants ayant des conditions de vie précaires que pour ceux qui présentent de bonnes conditions de vie (Magalhães et *al.*, 2011). Selon une étude réalisée par la Fondation Joaquim Nabuco²⁷ (2007), la part des plus de 80 ans est plus importante dans les quartiers « inclus²⁸ »

²⁷ La Fundação Joaquim Nabuco est une institution de recherches rattachée au Ministère de l'Education et qui s'intéresse particulièrement aux domaines des Sciences Humaines et Sociales. (cf. : Cavalcanti et *al.*, 2008)

²⁸ Les définitions des quartiers « exclus » ou « inclus » se sont déterminées selon une série de calculs qui combinent des variables sociodémographiques sur les habitants de chaque quartier : le revenu *per capita*, l'apport nutritionnel des ménages, le niveau d'instruction et les conditions d'habitat.

de la ville (14,7%) que dans les quartiers « exclus » (12,2%) (Tableau 5). De plus, si l'on considère la part des personnes âgées dans les quartiers « inclus » vis-à-vis du reste de la population présente dans ces quartiers, elle s'élève à 12,6% alors qu'elle ne représente que 8,2% dans les quartiers dits « exclus » (Belo et *al.*, 2008).

Tableau 5. La part des 60 ans ou plus par sexe et classes d'âge selon les quartiers de résidence – Recife, 2000

Quartiers		Répartition de la population de 60 ans et + par classe d'âge					Total des 60 ans et +	Part des 60 ans et + dans le quartier	Indice de vieillesse- ment*
		60-64	65-69	70-74	75-79	80 et +			
Quartiers exclus	Total (%)	31,88	24,13	19,3	12,51	12,18	100	8,21	19,85
	Hommes (%)	12,56	9,22	7,17	4,83	3,94	37,72	3,1	
	Femmes (%)	19,32	14,91	12,13	7,68	8,24	62,28	5,11	
Quartiers inclus	Total (%)	28,42	23,02	19,89	13,98	14,68	100	12,58	43,45
	Hommes (%)	11,16	8,69	7,02	4,71	4,29	35,87	4,51	
	Femmes (%)	17,26	14,34	12,87	9,27	10,39	64,13	8,07	
Municipe de Recife	Total (%)	30,63	23,73	19,51	13,04	13,08	100	9,38	24,88
	Hommes (%)	12,06	9,03	7,11	4,79	4,06	37,05	3,48	
	Femmes (%)	18,57	14,71	12,4	8,25	9,02	62,95	5,91	

* L'indice de vieillissement est le résultat du rapport entre la population de 65 ans ou plus et la population de 14 ans ou moins. Il calcule le nombre de personnes âgées dans une population, pour chaque groupe de 100 jeunes.
Source : IBGE (2000) – Fundaj, Pesquisa Mapa de exclusão/inclusão socioambiental do Recife, 2007.

2.3.2. Les conditions de vie des personnes âgées de Recife

Comme on l'a déjà évoqué dans le chapitre 1, l'entrée dans la vieillesse peut être vécue de façon différenciée selon chaque individu. Il est important d'exposer les différents contextes dans lesquels les individus sont amenés à évoluer durant la dernière étape de vie.

En effet, si l'on constate une amélioration globale des conditions de vie des personnes âgées à l'échelle nationale, Belo et *al.* (2008) soulignent néanmoins des conditions de vie contrastées dans la région du Nordeste et dans la ville de Recife. Celles-ci expliquent notamment une espérance de vie dans la région inférieure à la moyenne nationale (cf. chapitre 1). Pourtant, la chute des taux de natalité et de mortalité placent Recife comme étant le troisième municiple le plus « vieillissant » du pays après Rio de Janeiro et Porto Alegre. Selon l'IBGE, la part des 60 ans et plus dans la population totale de la ville représentait 9,4% en 2002 alors que la moyenne nationale s'élevait à 8,6% pour la même année. Selon Belo et *al.* (2008 :186), la baisse du taux de mortalité dans le municiple de Recife ne serait pourtant pas le résultat d'une amélioration des conditions de vie des habitants mais plutôt d'une amélioration à l'accès aux soins de base, notamment à la médecine préventive : « Une population, dont le gain de

longévité découle de l'amélioration du contexte économique et social, vieillit avec des besoins différents de celle qui réussit péniblement à surmonter la mortalité grâce à l'application effective des mesures sanitaires de base » (p. 186). Selon les mêmes auteurs, les revenus des personnes âgées de Recife correspondent environ au 2/3 des revenus perçus par les mêmes générations des villes de Rio de Janeiro ou de Porto Alegre.

Peixoto (2004) souligne que le travail chez les personnes âgées pauvres est souvent incontournable lorsque les revenus de la retraite sont insuffisants pour couvrir les dépenses du ménage. Ce même auteur constate que les conditions de travail se précarisent au troisième âge et que l'offre d'emplois se concentre essentiellement dans le secteur informel. En 2008, l'IBGE recensait 34,1% d'actifs au troisième âge dans la région du Nordeste, alors que dans la région Sudeste, la plus riche du pays, ce pourcentage atteignait 26,4%.

Par ailleurs, le vieillissement de la population de Recife, plus que dans le reste du pays, est caractérisé par une féminisation de ce groupe de population âgée : à Recife, 63,3% des personnes âgées sont des femmes contre 55,5% à l'échelle du pays (IBGE, 2010). Or les femmes âgées sont plus enclines aux situations de vulnérabilité que les hommes car elles perçoivent en moyenne des revenus inférieurs à ces derniers, elles présentent davantage de fragilités physiques et mentales, et enfin, les femmes de cette génération sont fortement touchées par l'analphabétisme (Belo, 2011 ; Romero, 2002). En termes de protection sociale, seules 78,3% des femmes âgées bénéficiaient de revenus liés aux retraites, aux pensions ou aux aides sociales, contre 86,5% des hommes (PNAD). Ceci s'explique par une plus faible présence des femmes actives sur le marché du travail. Aujourd'hui encore, 50,4% des femmes brésiliennes réalisaient une activité professionnelle en 2012, contre 74,3% des hommes. Les femmes qui ne réalisent aucune activité salariée ne peuvent pas bénéficier ensuite des contributions mensuelles de la *Prévoyance Sociale* et se trouvent dépourvues de toute protection sociale avant d'atteindre 65 ans, l'âge auquel certaines d'entre elles peuvent prétendre au BPC. Bien que le pourcentage de femmes inactives tend à diminuer, ces dernières sont plus exposées à la précarité et à la pauvreté, notamment à l'heure d'entrer dans le processus de vieillissement.

Pourtant, le pourcentage de femmes âgées chef de ménage augmente progressivement au Brésil alors que le pourcentage de femmes âgées cohabitant avec un enfant ou un autre membre de la famille diminue. Selon l'IBGE, 19% seulement des personnes de 60 ans ou plus étaient des femmes chefs de ménage en 1991, contre 23,2% en 2000. Selon Camarano (2003), les conditions de vie des femmes âgées se sont améliorées au cours des dernières années et par conséquent, on observe une moindre dépendance familiale de ces dernières. L'hypothèse émise par l'auteur semble confirmée par les résultats des recensements qui indiquent une légère augmentation de la part des femmes vivant seules. Ainsi en 2008, 50,9% des personnes vivant seules étaient des femmes, contre 48,8% en 2000. Pour le cas des femmes âgées pauvres qui résident seules, nous pouvons émettre l'hypothèse qu'elles bénéficient, à partir de

65 ans, d'un revenu minimum grâce au BPC, ce qui pourrait les exempter des situations de pauvreté accrue.

Ainsi, bien que les personnes âgées continuent de composer une population vulnérable et que l'accès à la protection sociale reste inégale, on observe à Recife, comme dans l'ensemble du Brésil, une amélioration des conditions de vie des personnes âgées.

Cette dernière section nous a permis de connaître le contexte dans lequel s'insèrent les personnes âgées de la ville de Recife. Bien qu'une part importante des personnes âgées réside dans les quartiers populaires de la ville, il semblerait que le système social brésilien protègerait cette population d'une pauvreté extrême. Comment joue alors l'amélioration des conditions de vie constatée à l'échelle nationale et locale sur les pratiques de mobilité des personnes âgées pauvres ? Le choix de mener une enquête sur les quartiers populaires de Recife se justifie ainsi en partie par la volonté de répondre aux différentes interrogations et hypothèses émises au cours de cette dernière section.

Conclusion du Chapitre 2

Recife est une fois de plus l'image des villes brésiliennes, dans lesquelles régissent de fortes ségrégations socio-spatiales et où l'accès à la mobilité semble compromis pour une grande partie de la population. La spécialisation des espaces, l'inégale répartition des aménités sur le territoire, les problèmes de circulation, les difficultés d'accès au logement ou encore le manque de planification urbaine rendent en effet les pratiques de mobilités plus difficiles, notamment pour les populations démunies. Les inégalités de mobilités se profilent alors sur plusieurs échelles : à l'échelle de la RMR, les contraintes de mobilité s'accroissent pour les habitants des périphéries qui souvent, à défaut de pouvoir résider à proximité des aménités que propose la ville, connaissent des déplacements longs et pénibles et dépendent plus amplement des moyens de transports motorisés ; puis à l'échelle des individus qui, en fonction de leur profil sociodémographique, rencontrent plus ou moins de contraintes importantes dans la réalisation de leurs activités quotidiennes. Ainsi, bien que l'effet de la hiérarchie sociale marque indéniablement les majeures disparités dans les mobilités urbaines, le chapitre 2 nous a permis d'appréhender l'importance prépondérante des caractéristiques du contexte urbain, politique et social dans l'étude des inégalités de mobilité à Recife. Compte tenu de ce constat, les pratiques de mobilité des personnes âgées résidant dans les zones pauvres de la ville devraient, à leur tour, présenter des divergences selon les individus, quand bien même ceux-ci fassent partie d'un groupe a priori homogène. Dans cette perspective, le chapitre suivant présentera les terrains d'enquête et la méthodologie mise en place afin de répondre à la problématique de la thèse et aux différentes hypothèses qui ont été précédemment formulées.

L'observation des mobilités urbaines révèle une grande diversité de pratiques collectives et individuelles, en fonction du contexte spécifique traité, selon le profil sociodémographique des individus, selon les contraintes qui s'imposent à eux, selon les choix de vie ou encore les stratégies résidentielles et quotidiennes mises en place. Face à cette complexité, nous avons privilégié une analyse à l'échelle micro, en nous penchant plus minutieusement sur l'individu afin d'appréhender l'histoire de vie des individus, leurs conditions de vie quotidienne et les pratiques spatiales des habitants. C'est dans cette perspective que nous avons mené une enquête sur place, à Recife, à travers la réalisation d'entretiens semi-directifs auprès des habitants.

L'objectif du Chapitre 3 est de présenter la conception et la mise en œuvre de l'enquête, d'exposer les objectifs de la démarche, les avantages et les limites de la méthodologie adoptée et de saisir l'intérêt de cette approche dans l'analyse des inégalités de mobilité. Dans la première section du chapitre nous présenterons les différents terrains d'étude qui ont fait l'objet des premières observations *in situ* et où ont été réalisés plusieurs entretiens exploratoires. Dans cette même section, nous présenterons ensuite les trois terrains qui ont servi de base à notre analyse et où nous avons pu réaliser les entretiens semi-directifs auprès des personnes âgées. Dans un second temps, nous identifierons les données quantitatives que nous avons pu mobiliser dans ce travail et qui nous ont permis de développer une analyse croisée entre les résultats de l'enquête et les données préexistantes. Enfin, nous porterons notre intérêt sur la méthodologie d'enquête qui a été mise en place, à travers la réalisation des entretiens, l'exploitation des données et les limites de cette démarche. Cette dernière section présentera en outre l'échantillon de l'enquête, en dressant ainsi le profil sociodémographique de la population enquêtée.

3.1. Présentation des terrains d'enquête

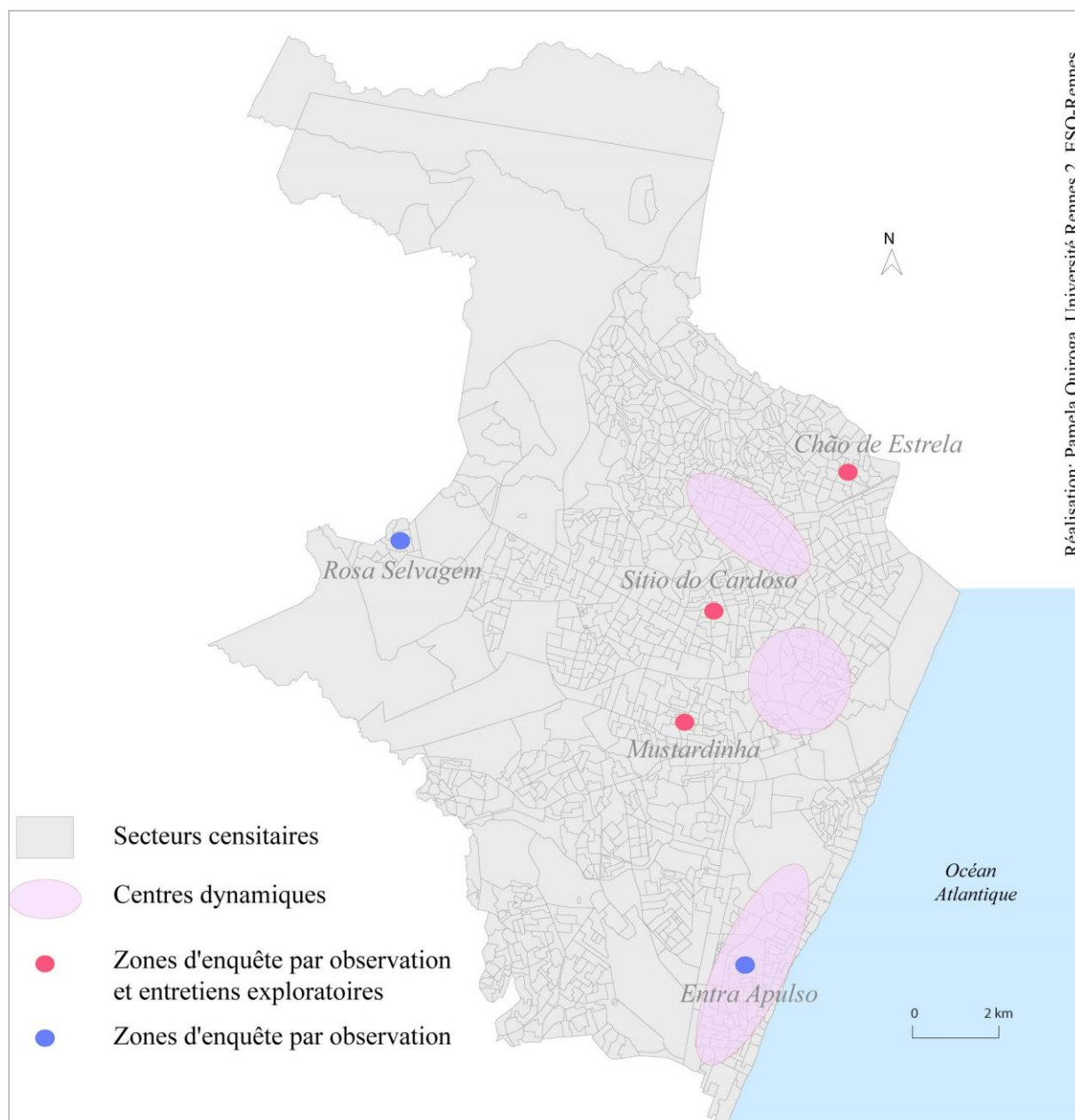
Le choix de centrer l'étude sur une population relativement vulnérable mais homogène sur le plan sociodémographique, comme cela a été exposé dans le Chapitre 1, avait pour but de saisir le poids des différents facteurs que celui de la classe sociale dans le fonctionnement des inégalités de mobilité. Dans cette optique méthodologique, il était nécessaire de définir des terrains d'enquêtes dont les caractéristiques des habitants convergeaient, tout en guidant notre choix vers différents espaces qui nous permettrait d'analyser l'effet du lieu de résidence sur les pratiques de mobilité. La sélection des trois terrains d'enquête que nous présenterons dans cette section s'est faite à partir d'une analyse bibliographique et plusieurs observations *in situ* réalisées en début de thèse. Nous exposerons donc ici le processus qui nous a menés à définir les terrains d'enquête pour ensuite caractériser chaque zone d'étude selon son profil socio-spatial.

3.1.1. Les prémices de l'enquête : les terrains exploratoires et les premiers entretiens

L'analyse bibliographique réalisée en début de thèse, en amont des visites de terrain nous a permis d'identifier les principales caractéristiques des zones pauvres et des ensembles résidentiels sociaux de Recife, comme on a pu le voir dans le Chapitre 2. Réparties à travers tout le territoire municipal, les zones pauvres de la ville présentent un profil assez convergent d'un point de vue urbanistique et sociodémographique. En effet, ces zones se composent dans leur quasi-totalité d'un bâti consolidé sur des lots d'origine irrégulière et elles forment un ensemble désordonné avec de fortes densités d'occupation des logements. En marge des normes urbanistiques légales, ces zones présentent des carences en termes de services élémentaires, d'infrastructures et de voiries. Les caractéristiques sociodémographiques des habitants sont tout aussi précaires : ils présentent des revenus faibles ou très faibles, ils sont vulnérables aux maladies et leur espérance de vie est inférieure à celle du reste de la population, ils présentent des taux d'instruction faibles et des taux de chômage importants, etc. Comme nous l'exposerons dans cette section, l'avancement de la recherche nous a ensuite orienté vers l'étude des ensembles de logements sociaux de la ville qui accueillent une population issue d'anciennes zones pauvres du centre. Il semblait alors intéressant de comparer les pratiques de mobilité des habitants présentant a priori des caractéristiques sociodémographiques semblables mais qui néanmoins vivaient dans des contextes résidentiels différents.

Lors du premier séjour à Recife, nous avons donc entrepris la visite de certaines zones pauvres afin de repérer les lieux par simple observation d'abord, puis de réaliser des entretiens exploratoires auprès des habitants. On a sélectionné des zones pauvres dans différents points de la ville afin de pouvoir dresser un schéma comparatif et identifier ainsi les divergences pouvant exister entre des quartiers présentant a priori un profil relativement semblable. Ainsi la localisation géographique des zones pauvres a été, dans un premier temps, l'un des critères fondamentaux pris en compte dans la sélection des terrains d'enquête exploratoire. Situées au centre ou en proche périphérie, sur des territoires stratégiques ou pas, les différentes zones pauvres ont été avant tout analysées à l'échelle du municipe de Recife. Cinq zones pauvres ont ainsi fait l'objet d'une première approche : Entra Apulso et Rosa Selvagem où se sont réalisées des visites d'observation et Mustardinha, Chão de Estrelas et Sítio do Cardoso où ont été réalisés une première série d'observations et d'entretiens exploratoires (Figure 13).

Figure 13. Terrains d'enquête exploratoire dans le municipe de Recife, 2010-2011



Réalisation: Pamela Quiroga, Université Rennes 2, ESO-Rennes

Ces enquêtes ont été menées entre 2010 et 2012, dans le cadre d'un mémoire de Master 2²⁹ puis du démarrage du doctorat. Au total, neuf entretiens exploratoires ont été réalisés auprès de la population des zones de Chão de Estrela, Mustardinha et Sítio do Cardoso. Afin de saisir les conditions de vie des habitants, leur quotidien et les difficultés auxquelles ils se confrontaient dans les zones pauvres, nous avons interrogé des individus aux profils variés (Tableau 6): jeunes, personnes âgées, femmes au foyer, étudiants, hommes, femmes, etc. En effet, le travail initial en Master n'était pas centré spécifiquement sur les personnes âgées mais c'est grâce à cette première enquête que nous avons saisi la nécessité de resserrer à

²⁹ Master de recherche en géographie réalisé à l'Université Rennes 2, dont le mémoire intitulé « *Mobilités urbaines et inégalités. Le cas de la Région Métropolitaine de Recife* » a été soutenu en Juin 2010.

la fois le terrain d'étude, qui initialement englobait la RMR, et le sujet de recherche, qui portait sur l'analyse des inégalités de mobilités de l'ensemble de la population. Ainsi, les entretiens exploratoires réalisés dans le cadre du Master, nous ont permis, comme le montre le Tableau 6, d'appréhender rapidement l'ampleur du sujet et la difficulté, dans le cadre d'une thèse, d'analyser les pratiques de mobilités auprès d'une population trop hétérogène. A partir de ce constat, les entretiens suivants, réalisés en début de thèse, ont été uniquement dédiés aux personnes âgées, population alors ciblée en raison des intérêts spécifiques qu'elle présentait.

Tableau 6. Profil des personnes enquêtées lors des entretiens exploratoires, Recife 2010-2011

N° entretien	âge/sexe	activité principale	situation familiale	quartier	type de résidence	Nombre de personnes dans le ménage	statut d'occupation du logement	durée entretien	date de l'entretien
1	45M	Employé (gardien d'immeuble)	Marié, 3 enfants	Sítio do Cardoso	Maison individuelle	5	propriétaire	45min	25/03/2010
2	60/F	Femme au foyer	Veuve puis remariée, 7 enfants	Sítio do Cardoso	Maison individuelle	3	propriétaire	1h	01/04/2010
3	51/F	retraîtée	célibataire, 3 enfants	Sítio do Cardoso	Maison individuelle	1	propriétaire	1h	01/04/2010
4	16/F	Etudiante	célibataire	Sítio do Cardoso	Maison individuelle	3	locataire	20min	22/03/2010
5	85/F	Femme au foyer	veuve, 5 enfants	Mustardinha	Maison individuelle	9	propriétaire	1h	13/05/2011
6	71/F	Femme au foyer	veuve, un enfant adoptif	Chão de Estrela	Maison individuelle	2	propriétaire	1h	18/05/2011
7	63/F	Femme au foyer	veuve, 3 enfants dont un adoptif	Chão de Estrela	Maison individuelle	3	héritage divisé avec ses frères	1h	24/05/2011
8	60/F	Femme au foyer	mariée, 5 enfants	Chão de Estrela	Maison individuelle	4	propriétaire	1h	25/05/2011
9	73/F	retraîtée	veuve, un enfant	Varzea	Maison individuelle	4	héritage divisé avec ses frères	2h	16/06/2011

Source : Enquête 2001-2011

Auteur : Pamela Quiroga

Le travail d'observation ainsi que les entretiens exploratoires réalisés dans différentes zones pauvres de la ville ont permis d'émettre une première hypothèse qui postule que plus le lieu de résidence des habitants est éloigné des centres dynamiques, plus les enquêtés éprouvent des difficultés pour accéder aux ressources de la ville. C'est le cas pour les habitants de Chão de Estrela et de Rosa Selvagem, situés à l'extrémité nord et ouest du municípe. Inversement, les habitants des zones les plus centrales n'ont pas évoqué de difficultés majeures dans la réalisation de leurs activités quotidiennes. Néanmoins, le degré de difficulté variait considérablement selon le profil sociodémographique de chaque enquêté, ce qui rendait la comparaison sectorielle complexe.

Le travail réalisé en Master ainsi que les premières enquêtes *in situ* nous ont donc encouragé à centrer notre intérêt sur une population spécifique. Dans la volonté de prolonger l'entrée thématique dans laquelle s'insère notre recherche, c'est-à-dire la volonté d'identifier les vulnérabilités socio-spatiales de la ville et des habitants, nous nous sommes intéressés à un segment de la population susceptible de connaître de majeures difficultés au quotidien, notamment en termes de mobilités : les personnes âgées. Un autre avantage de ce groupe est que les principales mobilités quotidiennes des personnes âgées ne sont pas motivées par le travail, hormis pour ceux qui continuent d'exercer une activité professionnelle après l'âge de la retraite, ce qui permettrait d'observer davantage les mobilités « hors-navettes », un sujet peu abordé dans l'étude des inégalités de mobilité. Au-delà des facteurs spécifiques aux personnes âgées, qui pourraient générer des inégalités entre elles, d'autres facteurs tels que le sexe, l'avancée en âge, l'état de santé, les revenus, la composition du ménage, etc., feraient bien entendu partie de notre analyse des inégalités de mobilité.

Le choix de se pencher sur les quartiers populaires de la ville s'est ensuite rapidement défini par les caractéristiques spécifiques de ces espaces et par les impacts que celles-ci pourraient avoir sur les pratiques de mobilité des habitants. Relevant de nombreux problèmes liés au logement précaire, à la configuration irrégulière du bâti, aux fortes densités dans les résidences ou encore aux caractéristiques morphologiques de ces espaces (zones marécageuses ou inondables, collines escarpées, etc.), l'étude des zones pauvres semblait alors intéressante afin de saisir le poids de la variable « lieu de résidence » dans les inégalités de mobilité.

Cette première immersion dans le contexte étudié a confirmé mais a également remis en question certains critères de sélection des terrains d'enquête préalablement fixés. Compte tenu de l'analyse bibliographique que l'on a exposée dans le premier chapitre, il était question au départ de sélectionner des quartiers populaires à la fois dans le centre, le péri-centre et la périphérie de Recife. L'objectif était alors d'identifier les pratiques des habitants dans une perspective comparative afin de dégager les inégalités présentes entre les individus selon leur localisation résidentielle dans la ville. Mais compte tenu de l'intérêt porté aux mobilités « hors-navettes » qui caractérisent davantage les pratiques des personnes âgées ainsi que le cumul de difficultés rencontrées par ces individus dans la réalisation de leurs déplacements (dégradation de l'état de santé, pauvreté, faible motorisation, etc.), l'effet de la localisation du lieu de résidence à l'échelle de la ville a perdu progressivement de son importance. En effet, à travers les entretiens exploratoires on a pu constater que ce sont les jeunes actifs qui parcourent de plus longues distances, généralement liées au travail, alors que les personnes âgées actives tendent à réaliser leurs activités près du lieu de résidence. Par ailleurs, l'attractivité du centre tend à se réduire dans les mobilités des aînés dont les points de destination ne coïncident pas nécessairement aux quartiers où l'offre de commerces et de services est abondante. Le clivage centre-périphérie s'avérait donc moins significatif pour les personnes âgées – surtout modestes – que pour le reste de la population. L'intérêt de choisir

des terrains d'enquête plus ou moins éloignés du centre semblait intéressant afin de connaître les pratiques de mobilités d'une population en marge des services les plus rares, notamment l'accès aux services spécifiques de la santé. Il a été question également d'éviter d'une part les zones présentant des problèmes aigus en termes d'insécurité urbaine afin de ne pas compromettre le bon déroulement de notre recherche et, d'autre part des zones périphériques difficiles d'accès – comme Rosa Selvagem – pour ne pas augmenter les délais de réalisation de l'enquête.

Il semblait indispensable de choisir des terrains d'enquête différenciés afin de pouvoir mener une étude comparative entre les zones sélectionnées. Le type de bâti, les caractéristiques du logement, les ressources présentes sur le lieu de résidence ou encore l'ambiance du quartier ont constitué des éléments importants dans l'observation des pratiques de mobilité au cours de notre recherche. C'est en réalisant les premiers entretiens semi-directifs auprès de la population que nous avons appréhendé l'importance des conditions de résidence dans l'étude des inégalités de mobilités et c'est à ce titre que nous avons défini, en plus des deux premiers quartiers auto-construits qui ont été sélectionnés (Brasilit et Vila Arraes), un troisième terrain d'enquête correspondant à un ensemble résidentiel de logements sociaux situés dans le quartier Cordeiro, où les conditions d'habitat sont très différentes.

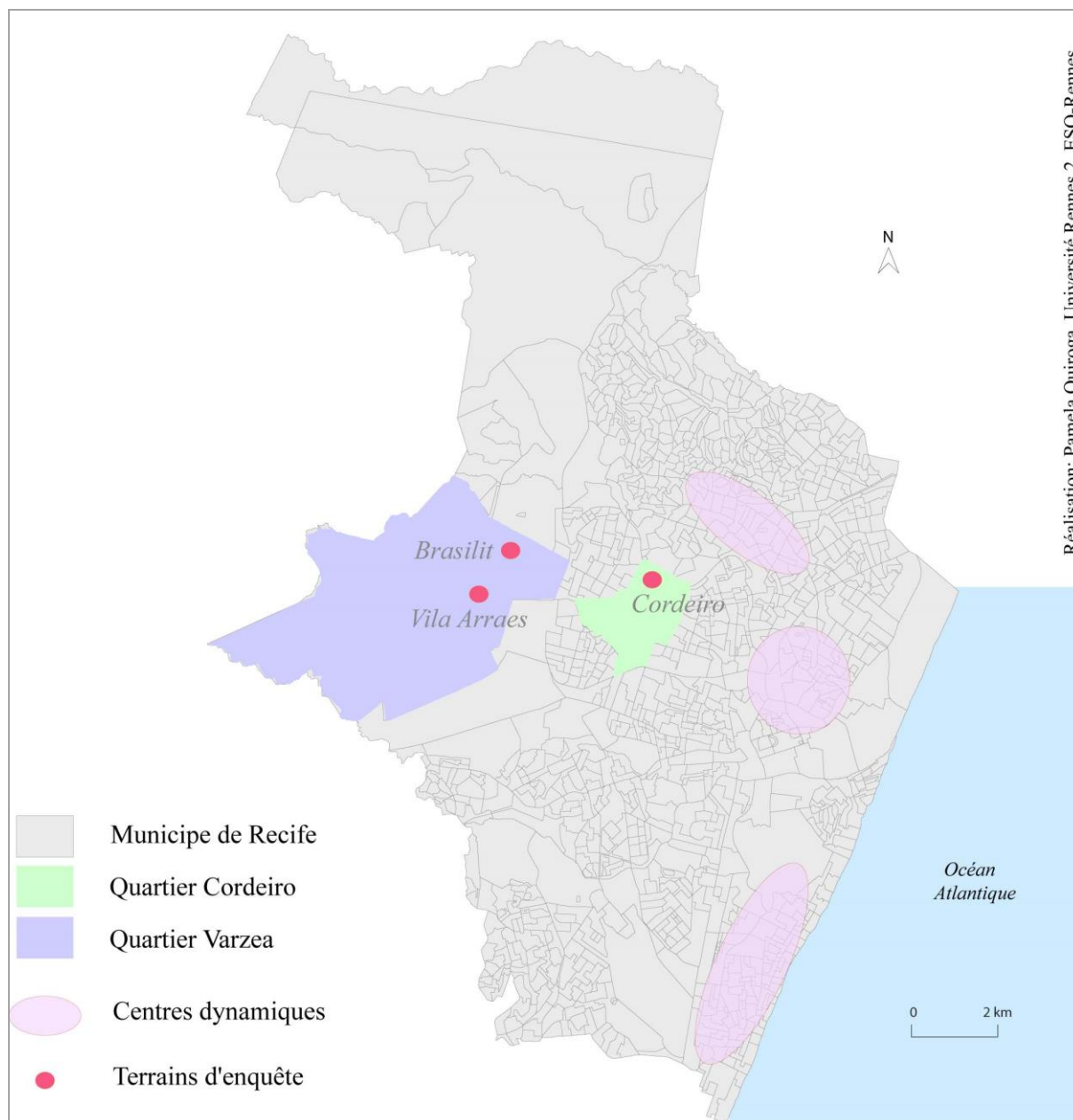
Ainsi, trois terrains d'enquête ont été définis en s'appuyant sur l'expérience des premiers terrains d'observation et des entretiens exploratoires ainsi que sur l'analyse des données collectées en amont de l'enquête.

3.1.2. Les zones pauvres Brasilit et Vila Arraes et l'ensemble de logements sociaux de Cordeiro comme lieux d'enquête à Recife.

a) Le quartier Varzea et les secteurs d'enquête de Brasilit et Vila Arraes : deux zones pauvres assez différenciées

Le quartier Varzea a fait l'objet de notre terrain d'enquête en raison de sa localisation dans la ville – situé au péricentre de la ville et faisant partie de l'anneau intermédiaire décrit dans le chapitre 2 –, mais aussi en raison des conditions de son urbanisation et de la composition sociodémographique de sa population.

Figure14. Localisation des zones d'enquête dans le municipe de Recife, Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro, 2013



Réalisation: Pamela Quiroga, Université Rennes 2, ESO-Rennes

C'est dans les années 1930 (Da Silva, 2008) que les dernières grandes propriétés dédiées à la culture de canne à sucre encore présentes sur le municipe de Recife ont fait l'objet d'un démembrement en lots constructibles ; conséquence directe du début de l'industrialisation et d'une pression urbaine croissante en raison de l'étalement de la ville (Siqueira, 2008). Le quartier Varzea, situé à l'ouest de Recife, faisant frontière avec le municipe de Camaragibe, est l'un des quartiers de la ville à avoir connu un fort accroissement de sa population à partir des années 1930 ainsi qu'une progressive transformation de son paysage en raison de la progression du front d'urbanisation. Le quartier, jusqu'alors peu dense, est devenu un territoire d'accueil des migrants pour qui le centre devenait difficilement accessible du fait du manque de terres disponibles et des coûts élevés du foncier et de l'immobilier. Ainsi, le

quartier Varzea a connu plusieurs vagues d'urbanisation informelle avec l'installation de populations modestes qui trouvaient refuge dans des installations précaires (baraquas en planches, en plastique). D'autre part, l'implantation de l'Université Fédérale du Pernambouc (UFPE) à la fin des années 1940 sur les terres de l'*engenho do Meio* ainsi que celle de quatre usines importantes, donnèrent à ce quartier, aux airs autrefois bucoliques, un tout autre dynamisme (Da Silva, 2008). En effet, la présence de l'université et des usines, mais aussi d'une offre importante de commerces et services, avec notamment la circulation de nombreuses lignes de bus et la présence de deux hôpitaux, a fortement contribué au peuplement du quartier et à sa densification. Aujourd'hui, le quartier Varzea attire une diversité de populations : étudiants, ouvriers (deux usines sont actuellement encore présentes dans le quartier) et commerçants cherchent à s'y installer, de façon permanente ou provisoire. La composition socio-spatiale du quartier se caractérise par un mélange de classes populaires et de classes moyennes qui se partagent le territoire, comme dans l'ensemble de la ville. Ainsi, on recense cinq ZEIS à Varzea (Rosa Selvagem, Vila Arraes, Brasilit, Sitio Wanderley et Campo do Banco), caractérisées par une population à bas revenus alors que le salaire moyen du quartier s'élève à plus de 2000 reais, soit plus du double du salaire minimum (recensement IBGE 2010). Pourtant, à elles seules (sans prendre en compte les autres zones pauvres de Varzea de taille plus réduite), ces ZEIS représentent plus de 20% de la population du quartier (ibidem).

Bien que les deux zones d'étude choisies soient dans le même quartier et classées toutes les deux comme « *aglomerados subnormais*³⁰ », elles se trouvent sur des territoires et des environnements assez différents.

La première zone longe au nord l'avenue Caxanga, un axe routier important qui débouche au centre-ville et constitue l'accès au municípe frontalier: Camaragibe. Cette première zone pauvre, appelée **Brasilit** (Figure 14, Photographies 4, a et b), se situe sur un espace qui a connu une valorisation foncière importante et qui stimule désormais le marché immobilier, du fait de sa localisation stratégique mais également par la présence de nombreux services, notamment la proximité d'une station relai de bus et du centre d'urgence hospitalière (Unidade de Pronto Atendimento – UPA).

Pour la deuxième zone, le contexte est différent : cette communauté appelée **Vila Arraes** (Figure 14, Photographies 5, a et b) s'est formée au long du rio Capibaribe, sur une zone inondable et donc peu hospitalière aux installations humaines. Bien que la zone soit également bien desservie, les habitants doivent parcourir plus de 200 mètres pour parvenir au premier arrêt de bus et seules les automobiles de petite envergure peuvent entrer dans la Vila en raison de l'étroitesse des rues.

³⁰ Traduits par « agglomérats hors-normes » dans le chapitre 2, 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 générale de façon désordonnée et dense » (IBGE).

Photographies 1. a et b. Vues de Brasilit



Auteur : Pamela Quiroga, 2013.

Photographies 2. a et b. Vues de Vila Arraes



Auteur : Pamela Quiroga, 2013

Les caractéristiques de l’anneau intermédiaire, où se situent les deux zones, nous ont également orienté quant au choix des zones d’étude : plus on s’éloigne des principales voies de communication, plus les conditions de vie des habitants tendent à se dégrader (Bitoun, 2005). Ainsi, à travers une approche comparative, nous pourrions vérifier si les habitants de Brasilit, qui bénéficient d’un accès direct à l’avenue Caxanga, seraient davantage favorisés dans leurs mobilités quotidiennes que les habitants de Vila Arraes.

Le Tableau 7 permet d’appréhender l’évolution de la composition sociodémographique de chaque zone d’enquête depuis l’an 2000 jusqu’en 2013, selon les données disponibles.

Tableau 7. Evolution du profil sociodémographique des zones pauvres de Brasilit et Vila Arraes et du municpe de Recife entre 2000 et 2013

	Brasilit	Vila Arraes	Recife	Brasilit	Vila Arraes	Recife	Brasilit	Vila Arraes	Recife
	2000			2010			2013		
Caractéristiques des habitants									
Nombre d'habitants	4.546	3.029	1.422.905	5.715	3.254	1.537.704	SD*	SD	1.599.513
Âge moyen	SD	SD	30,2 ans	SD	SD	33,7 ans	28,9 ans	31,5 ans	SD
Part des personnes âgées	5,9%	6%	7,8%	8,6%	8%	11,8%	8,6%	7,7%	SD
Part d'analphabètes	19%	14%	10,6%	SD	SD	7,1%	4,6%	4%	SD
Statut d'occupation du logement									
Part de propriétaires	84,4%	90%	78,4%	SD	SD	69,8%	57%	92%	SD
Part de locataires	12,5%	7%	17,4%	SD	SD	22,2%	38%	6%	SD
Part d'usufruitiers	3,1%	3%	4,2%	SD	SD	8%	5%	2%	SD
Composition des ménages									
Moyenne du nombre de personnes par ménage	SD	SD	3,8	SD	SD	3,3	3	3,4	SD

*SD : Sans données disponibles.

Réalisation : Pamela Quiroga, 2014.

Source : Enquête « fiches famille », Ministère de la santé (2013) et Recensements 2000 et 2010 – par secteurs censitaires, IBGE.

b) L'ensemble de logements sociaux : le Conjunto Habitacional Cordeiro

Le quartier **Cordeiro**, situé au centre-ouest de Recife, a été choisi comme terrain d'étude car il abrite l'ensemble de logements sociaux le plus grand de la ville appelé *Conjunto Habitacional Cordeiro* (CHC). Le quartier, situé à la limite des anneaux intermédiaire et central, présente un profil sociodémographique semblable à celui du quartier Varzea. En effet, on y retrouve des revenus moyens par ménage comparables (2.050 real pour Varzea et 2.800 real pour Cordeiro), une densité par logement identique (3,2 habitants par domicile) et des caractéristiques urbaines analogues, bien que les caractéristiques du bâti soient très différentes. En effet, le CHC accueille une population qui résidait dans les zones pauvres du centre et qui ont bénéficié d'un relogement social à travers le programme « Recife sans pilotis » (chapitre 2), destiné aux ménages dont les revenus peuvent être inférieurs à 3 SM. La population présente dans le CHC est donc plus pauvre que la plupart des habitants qui accèdent à un logement social. Le profil socioéconomique des habitants de Cordeiro, semblable à celui des habitants de Brasilit et Vila Arraes, nous permet ainsi de maintenir l'étude comparative des trois zones.

Le CHC a été construit entre 2003 et 2006 au centre du municpe de Recife. Cet ensemble était destiné à reloger les habitants résidant dans les zones pauvres du centre-ville, notamment les populations qui vivaient au bord de la mer, dans des modestes cabanes sur pilotis. Les personnes enquêtées résidaient auparavant dans la zone pauvre de Brasilia Teimosa, située à l'est de la ville, entre le littoral et les quartiers riches de Boa Viagem et Pina. Les habitants avaient envahi puis auto-construit le quartier et une zone densément peuplée s'est ainsi

formée, avec de mauvaises conditions de vie et d'hygiène, un manque d'infrastructures et de services et une augmentation des indices d'insécurité (Mendes, 2011). En 2003, le projet « Recife sans pilotis », mené conjointement par la mairie de Recife et le Gouvernement Fédéral, a été mis en œuvre dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitants résidant le long du littoral et des fleuves de la ville. Ce programme prévoyait la construction de logements sociaux dans différents quartiers de Recife. L'objectif de ce projet était en réalité multiple : il s'agissait à la fois de reloger des populations pauvres dans des logements décents et de répondre aux exigences économiques, sociales, culturelles et environnementales fixées par la politique locale en termes d'inclusion (Mendes, 2011). Reloger donc, mais également développer des dispositifs d'accompagnement pour les habitants au sein de l'ensemble résidentiel créé. Ainsi, un poste de santé, un centre social et des règles communautaires ont été implantés dans l'ensemble Cordeiro afin d'accueillir et d'insérer au mieux les habitants dans leur nouvel environnement. En avril 2004, 192 appartements ont accueilli les premiers habitants de l'ensemble résidentiel, puis en 2006, une nouvelle vague de résidents s'installa dans les 512 nouveaux appartements. En outre, 56 maisons ont été construites au sein du Conjunto Cordeiro en janvier 2007. Au total, 760 logements ont composé ce quartier social qui est le plus étendu de la ville avec 56 maisons et 22 immeubles de 3 étages ; chacun divisé en 32 appartements de 36m² (Photographies 6, a et b). Selon les données du CRAS (Centro de Referência de Assistência Social), le centre social situé à l'intérieur de l'ensemble Cordeiro, 868 familles et 2784 personnes ont été recensés en 2013 dans le Conjunto, soit une densité moyenne de 3,7 habitants par logement. L'absence d'un recensement plus complet de l'ensemble résidentiel ne nous a pas permis d'appréhender plus finement les caractéristiques sociodémographiques des habitants.

Photographie 3. a et b : Vues de l'ensemble de logements sociaux de Cordeiro



Auteur : Pamela Quiroga, 2013.

L'intérêt porté à cette zone s'explique, tout d'abord par notre volonté d'intégrer dans l'analyse les éventuels changements liés au relogement dans les pratiques de mobilité des habitants en identifiant les difficultés auxquelles les habitants sont confrontés en s'éloignant du centre et de ses ressources. Autrement dit, cet exemple nous permettrait d'appréhender les conséquences d'une mobilité résidentielle imposée. D'autre part, le choix de cette zone nous

permettrait de comparer deux types d'habitats populaires différents : l'un étant issu d'une auto-construction informelle et l'autre né d'une initiative publique, faisant alors partir de la ville dite « formelle ».

Plusieurs campagnes d'enquête ont été organisées entre 2011 et 2013 dans les trois terrains d'étude ; période durant laquelle ont été réalisés sur place les entretiens semi-directifs auprès des habitants. Les résultats de cette enquête nous ont permis de construire une base d'informations que nous avons comparée aux données préexistantes, qui avaient été collectées au préalable.

3.2. L'exploitation des sources de données préexistantes

Une collecte des données préexistantes a été nécessaire afin de compléter les résultats de l'enquête qualitative et de rendre compte du contexte social et spatial dans lequel s'est déroulé notre recherche. Plusieurs sources ont donc été exploitées au long de notre analyse. Elles recouvrent deux thématiques principales: la caractérisation sociodémographique de la population à travers les recensements nationaux et les enquêtes sociodémographiques locales ; ainsi que l'analyse des mobilités quotidiennes à travers les enquêtes Origine/Destinations réalisées à l'échelle de la RMR.

3.2.1. Les recensements de population et les enquêtes sociodémographiques

a) Les recensements de population

La base de données censitaire disponible à l'IBGE nous a permis de dégager les caractéristiques sociodémographiques des différents territoires abordés dans notre recherche. Les derniers recensements du Brésil, des années 2000 et 2010, ont été exploités et font l'objet d'une analyse comparative lorsque les variables prises en compte coïncidaient d'un recensement à l'autre. Cette approche nous a permis d'appréhender l'évolution des caractéristiques de la population tant à l'échelle locale que nationale³¹.

De même, nous avons exploité la plateforme d'information CEPAL-CELADE (Comisión Económica para América Latina y el Caribe – Centro Latinoamericano de Demografía) qui regroupe les recensements de plusieurs pays d'Amérique latine en formant une base de donnée commune. Cette source de données nous a ainsi permis de comparer certaines informations générales relatives au vieillissement de la population à l'échelle du continent latino-américain.

Les recensements constituent la plus importante source d'informations quantitatives de notre travail et elle a, par exemple, rendu possible la réalisation de cartes sur la composition sociodémographique de la ville de Recife.

³¹ Néanmoins, certaines données du recensement de 2010 n'ont pas pu être exploitées dans ce travail en raison de leur publication tardive, notamment à l'échelle des secteurs censitaires où certaines informations n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction de thèse.

b) Les enquêtes socio-démographiques

D'autres types de sources ont également été exploités au cours de la recherche lorsque les recensements de l'IBGE n'apportaient pas d'informations suffisantes aux différentes échelles traitées dans la thèse. Ainsi, nous avons intégré dans notre grille d'analyse, les enquêtes réalisées par des agents de santé des zones pauvres enquêtées, sur la base des questionnaires formulés par le service de santé publique de la ville (Secretaria de saúde). Lors de la première visite, les agents de santé ont rempli le questionnaire dédié à chaque ménage, puis, lors des visites postérieures, ce questionnaire a été actualisé en suivant ainsi l'évolution des caractéristiques des ménages. Cette base de données nous a permis d'identifier avec précision la composition des zones pauvres de Brasilit et de Vila Arraes, en évitant ainsi le problème de couverture que posaient les données issues du recensement de l'IBGE dont les secteurs censitaires – découpage le plus fin du recensement – ne coïncident pas forcément avec les zones d'enquête³².

3.2.2. Les enquêtes sur la mobilité quotidienne

Les enquêtes O/D ont pour objectif d'identifier la distribution spatiale et temporelle des déplacements quotidiens réalisés sur un territoire donné. Généralement, le décompte des déplacements est complété par une étude des personnes s'étant déplacées, rapportée au « domicile », qui relie les déplacements urbains au profil socio-économique de la population, en identifiant ainsi les caractéristiques des trajets, les motifs de déplacement, les horaires et la durée de chaque mobilité.

La base de données de l'enquête O/D de 1997 a été construite à partir de l'étude de 10.980 ménages, représentant environ 737.000 habitants. Le découpage mis en place par l'Entreprise de Transport de l'époque (EMTU) a été constitué par 249 « zones de trafic » sur l'ensemble de la RMR, qui ont été regroupées en 51 macrozones (cf. annexe 4). Cette enquête articule les données liées aux caractéristiques des déplacements (mode de déplacements, motifs de déplacement, durées, origine, destination des itinéraires, etc.) et les données sociodémographiques des personnes effectuant les déplacements (appartenance sociale, revenus, lieu de résidence). Ainsi, les résultats de cette enquête éclairent des liens entre les mobilités quotidiennes, les pratiques résidentielles et les caractéristiques sociodémographiques des habitants. Toutefois, ces données ont été peu exploitées dans notre travail du fait de leur ancienneté et de l'absence d'une enquête plus récente qui aurait permis une analyse comparative. De plus, l'enquête O/D ne nous renseigne que sur des données agrégées, rendant impossible une analyse à l'échelle des individus.

Le Tableau 8 ci-dessous propose une synthèse des données disponibles pour chaque source d'information exploitée dans la thèse.

³² Si l'on considère les caractéristiques socio-spatiales de la ville évoquées dans le chapitre 2, les données issues du recensement de l'IBGE peuvent parfois lisser les inégalités tant à l'échelle du municipale qu'à l'échelle des secteurs censitaires, en raison des forts contrastes sociaux présents sur des espaces extrêmement réduits.

Tableau 8. Récapitulatif des principales données disponibles et exploitées dans le travail de recherche

Type de Source	Echelle	Données
Recensement 2000, IBGE	Ensemble de la population à différentes échelles: Brésil, Régions, Etats, Méso-régions, Micro-régions, Districts, sous-districts, Régions Métropolitaines, Municipales, quartiers, secteurs censitaires.	<ul style="list-style-type: none"> - Individus : sexe, âge et caractéristiques du domicile. - Ménages : composition du ménage, degré de parenté avec le chef de ménage, caractéristiques du chef du ménage et de son conjoint (sexe, âge, éducation et revenus). - Logement : caractéristiques générales du logement
	Données par échantillon : Brésil, Régions, Etats.	<ul style="list-style-type: none"> - Caractéristiques générales de la population : âge, sexe, race, etc. - Migration et mobilités (profils des migrants, mobilités liées au travail et aux études) - Education (analphabétisme, niveau d'instruction) - Travail (secteur d'activités professionnelles, chômage, revenus, types de revenus) - Fécondité et Nuptialité - Ménages : composition et caractéristiques des ménages - Logement : type de logement et statut d'occupation, localisation du domicile (urbain, rural)
Recensement 2010, IBGE	Données sur l'ensemble de la population: Brésil, Régions, Etats, Municipales, « agglomérations subnormales », secteurs censitaires.	<ul style="list-style-type: none"> - Individus : sexe, âge, race, ethnie ou langue parlée, éducation, revenu. - Ménages : composition du ménage, degré de parenté avec le chef de ménage, caractéristiques du chef de ménage, mortalité au sein du ménage - Logement : statut d'occupation, gestion des déchets, services élémentaires (eau, électricité, etc.), présence de sanitaires, de salle de bain, type d'installations sanitaires. - Emigration internationale (sexe, âge, année de départ, pays de résidence en juillet 2010)
	Données par échantillon : Brésil, Régions, Etats, Municipales.	<ul style="list-style-type: none"> - Caractéristiques générales de la population : âge, sexe, race, etc., avec quelques compléments : Etat d'orphelin, religion ou culte, handicap, etc. - Fécondité et Nuptialité - Education (analphabétisme, niveau d'instruction) - Travail et revenu : secteur d'activité, statut professionnel, chômage, contrat de travail (formel, informel), cotisations sociales, revenus, retraites, pensions et aides sociales. - Migration et mobilités (profils des migrants, mobilités liées au travail et aux études) - Ménages : composition et caractéristiques des ménages - Logement : statut d'occupation, montant du loyer pour les locataires, caractéristiques du logement et dotation en services, types de biens présent dans le domicile (radio, télévision, machine à laver, réfrigérateur, téléphone, etc.)
Enquête « fiches familles » 2013, Ministère de la santé (cf. annexe 5)	Zones pauvres de Brasilit et Vila Arraes	<p>Enquête par échantillons représentatifs portant sur les données suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Composition et caractéristiques des ménages (âge, sexe, race, niveau d'études, activité principale, parenté avec le chef de ménage, état de santé de tous les membres du ménage) - Caractéristique du lieu de résidence (type de logement, statut d'occupation, gestion des déchets et de l'eau, caractéristiques des installations sanitaires) - Caractéristiques des pratiques liées à la santé (protection sociale, recours aux centres hospitaliers, hygiène de vie) - Moyens de communication utilisés dans le domicile (radio, télévision, téléphone,

		<ul style="list-style-type: none"> etc.) - Participation aux activités communautaires (groupe religieux, associations, groupe culturel, etc.) - Moyens de transports utilisés.
Système Régional d'Indicateurs Sur le Vieillesse (SISE)/CELADE-CEPAL	Pays d'Amérique latine	<ul style="list-style-type: none"> - Données démographiques (taille et structure de la population et indicateurs du vieillissement de la population). - Données sociales (âge, état civil, niveau d'instruction, origine ethnique, arrangements résidentiels, chefs de ménages) - Caractéristiques des ménages (part des ménages avec personnes âgées, caractéristiques des logements des personnes âgées, caractéristiques des ménages et logements ayant comme chef de ménage une personne âgée, pauvreté et ménages ayant au moins une personne âgée.) - Caractéristiques socio-économiques (activité professionnelle dans la vieillesse, taux de chômage, secteur d'activité et type d'occupation professionnelle pour les personnes âgées, taux d'activité par niveau d'instruction, personnes âgées inactives, caractéristiques des personnes âgées pauvres) - Habitat et services élémentaires (statut d'occupation du logement, accès à l'eau potable, accès à l'assainissement et à l'électricité, surpeuplement, qualité du sol et des murs).
Enquête O/D 1997/EMTU	Région Métropolitaine de Recife	<p>Nombre de trajets quotidiens et matrice origine-destination des déplacements</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mode de déplacement : tous modes confondus, à pied, automobile, vélo, scolaire, kombi, métro, moto, taxi, train, bus et autres modes. - Motif de déplacement : tous motifs confondus, travail, études, achats, résidence, motifs personnels, santé, loisir et autres. - Autres caractéristiques des mobilités : Durée moyenne des trajets, mobilité selon le revenu, nombre de transferts.
Enquête O/D du métro de Recife, 2008/CBTU-METRORE C	Municipe de Recife	<ul style="list-style-type: none"> - Fréquentation du métro de Recife : Nombre d'usagers par jour, nombre d'usagers par tranche horaire, nombre d'usagers par station.
Enquête Opinions et comportements des usagers, 2009/EMTU	Région Métropolitaine de Recife	<ul style="list-style-type: none"> - Caractéristique des usagers : nombre d'usagers par tranche d'âge, situation familiale, degré d'instruction, statut d'occupation, revenu per capita et par ménage, type de transport utilisé, motif des déplacements, moyen de paiement, fréquentation des transports collectifs par semaine, durée de temps moyenne des mobilités

Réalisation : Pamela Quiroga, 2014.

3.3. Méthodologie de l'enquête par entretiens semi-directifs

Cette section vise à présenter à la fois l'intérêt de la mise en place d'une enquête par entretiens semi-directifs dans le cadre de notre recherche, et l'importance des différentes phases qui ont constitué l'expérience *in situ*, dans la progression de notre analyse. Nous exposerons ainsi, dans un premier temps, les objectifs de notre démarche méthodologique pour ensuite décrire le déroulement de l'enquête et l'évolution progressive de la recherche. Nous présenterons ensuite l'échantillon de l'enquête, composé des habitants de chaque zone d'étude, qui a servi de socle dans l'analyse des pratiques de mobilité. Une section sera également dédiée aux entretiens menés en parallèle avec des acteurs institutionnels qui nous ont souvent orientés dans les choix méthodologiques et qui ont constitué des points d'éclairage dans la compréhension des résultats de l'enquête. Enfin, nous évoquerons la fonction de l'outil SIG dans l'exploitation des données collectées au cours des entretiens avant d'identifier les limites de notre méthode et de l'enquête.

3.3.1. Les entretiens semi-directifs auprès des habitants

D'après la littérature méthodologique, les entretiens semi-directifs apportent au chercheur une meilleure appréhension du contexte dans lequel s'insèrent les individus interrogés. Contrairement au questionnaire ou à l'enquête par observation, les entretiens semi-directifs mettent en valeur le point de vue, les perceptions et représentations de chaque individu dans un contexte nouveau pour le chercheur. Ils peuvent inclure à la fois des récits de vie, des récits sur les expériences vécues et de récits sur les représentations individuelles et collectives. Blanchet et Gotman (1992) soulignent que « *les récits de vie s'attachent à saisir l'individu dans son espace temporel, dans son histoire et dans sa trajectoire, pour atteindre à travers lui la dynamique du changement social. L'interviewé est appelé comme témoin de l'histoire, celle-ci ne se faisant ni d'en haut, ni en dehors de lui, mais par lui et avec sa contribution.* ». Les récits de vie, collectés à travers les discours du présent, rendent compte d'une double évolution : celle de l'individu et de son environnement. Les entretiens semi-directifs permettent alors une analyse longitudinale des histoires de vie collectives et/ou individuelles tout en retraçant des contextes plus ou moins subjectifs à travers une expérience et un discours personnels. Dans le cadre de notre recherche, les récits de vie des personnes enquêtées apportent avant tout un éclairage pour mieux comprendre les pratiques et les inégalités de mobilité actuelles. Le passé des enquêtés nous permet ainsi d'identifier les différents modes et conditions de vie des habitants qui ont en partie façonné leurs parcours de vie. Ne faisant pas l'objet d'une analyse en soi mais représentant un des facteurs importants à considérer dans l'observation des inégalités de mobilité, l'entrée par les récits de vie a été simplifiée dans notre enquête qui se centre principalement sur la dernière étape du cycle de vie.

La formulation des questions sous une forme ouverte n'induisant pas les réponses permet par ailleurs d'identifier de nouvelles problématiques jusqu'alors ignorées ou sous-estimées par le chercheur. De la même façon, ce type de dialogue facilite les échanges enquêteur-enquêté et permet de s'adapter aux individus et d'appréhender plus précisément leur représentations, leurs sentiments et le degré d'importance accordé par eux aux différents sujets abordés. C'est à travers les données issues des entretiens que l'étude peut être élargie, modifiée ou réadaptée selon les objectifs préalablement fixés.

L'adoption d'une enquête par entretiens semi-directifs s'est avérée indispensable compte tenu du nombre limité d'indicateurs présents dans les recensements et les sources préexistantes, pauvres sur les mobilités résidentielles et quotidiennes et rarement détaillées à une échelle fine (celle des individus notamment).

Par ailleurs et compte tenu du profil de la population étudiée, nous avons immédiatement écarté la méthode d'enquête par questionnaire qui ne semblait pas adaptée à des individus fortement touchés par l'analphabétisme et peu habitués à ce type d'exercice. L'application de la méthode d'enquête par entretiens semi-directifs nous a ainsi permis d'alimenter le socle de notre recherche. Cette méthode s'est avérée adaptée dans l'analyse des pratiques résidentielles et des mobilités quotidiennes à travers les différents témoignages recueillis auprès de

l'échantillon de l'enquête. Les entretiens semi-directifs ont permis à la fois de connaître les mobilités quotidiennes des habitants, leurs pratiques résidentielles, leurs représentations collectives et individuelles et de restituer ces différentes variables dans le contexte socio-culturel des personnes interrogées. Les données qualitatives issues de ces enquêtes nous ont permis d'articuler, de façon complémentaire, les résultats émanant des données quantitatives issues des différentes sources statistiques.

C'est lors des trois séjours que nous avons réalisés à Recife entre 2011 et 2013³³ que nous avons pu mettre en place l'enquête par entretiens auprès des habitants. Nous proposons ici de développer, étape par étape, le déroulement de l'enquête menée dans les trois zones sélectionnées :

a) La réalisation du guide d'entretien

Un des objectifs de l'enquête par entretien est d'appréhender les pratiques de mobilités actuelles au regard des parcours individuels. Ainsi, l'identification des trajectoires résidentielles, des conditions de vie des habitants et des profils sociodémographiques qui les caractérisent nous permettent de comprendre les mobilités quotidiennes des enquêtés et de déterminer les facteurs générateurs d'inégalités. La réalisation d'un guide d'entretien a permis la collecte des données essentielles qui nous ont aidé par la suite à répondre aux questions posées dans la problématique de la recherche (Chapitre 1). Par ailleurs, l'intérêt du guide d'entretien est le souci sur la volonté de recueillir une information analogue et comparable pour tous les individus enquêtés. Il facilite ainsi le cadrage des échanges lors des entretiens et la lecture des données dans le processus d'analyse.

Le guide d'entretien (cf. annexe 6), s'est structuré en trois parties, représentant chacune un thème spécifique : la première s'est constituée de l'histoire de vie des enquêtés avant d'être arrivés à Recife (pour ceux qui n'étaient pas originaires de Recife) ou avant d'être arrivés dans le quartier de résidence actuel (pour tous les enquêtés), en identifiant les trajectoires résidentielles, les conditions dans lesquelles se sont déroulées les mobilités résidentielles, les caractéristiques des logements, la composition des ménages, les motifs de déménagements, etc. Dans la deuxième partie, on s'est intéressé de plus près aux mobilités plus récentes (quelles soient quotidiennes ou résidentielles) réalisées dans un contexte urbain par les enquêtés et par les membres qui composent le ménage. Ces deux premières parties visaient à saisir des informations liées aux caractéristiques des individus et des ménages auxquels se rattachent les personnes enquêtées. Il s'agit notamment ici de contextualiser le statut social et familial de ces personnes. Les deux premières parties de l'entretien nous ont permis d'appréhender les différentes pratiques et stratégies mises en place par les familles en termes de mobilité quotidienne ou résidentielle.

³³ Un séjour de 6 mois en 2011 et en 2012 et un dernier séjour de 3 mois en 2013.

La troisième partie du guide d'entretien s'est penchée sur les représentations des enquêtés vis-à-vis de leur espace de vie, de leurs conditions de vie, de la ville de Recife, de leur quartier ainsi que des systèmes de transports. Cette dernière partie visait à attribuer aux faits narrés des représentations positives ou négatives afin de saisir la façon dont les individus appréhendent leur situation quotidienne et résidentielle. La dernière partie invitait donc l'enquêté à faire un bilan de ses expériences et pour nous permettre d'identifier les difficultés auxquelles il se confronte au quotidien. Ces informations nous ont également permis de mieux comprendre les stratégies de mobilité mises en place par les habitants.

L'entretien s'achève donc par des questions relatives aux aspirations futures des enquêtés quant à leurs projets individuels ou collectifs. Celles-ci nous ont permis de faire le lien entre le parcours de vie des enquêtés et de leurs conditions de vie actuelles, entre les conditions de vie auxquelles les individus ont été et sont encore immergés, et les représentations (positives ou négatives) de leur parcours passé et de celui en devenir. Cela nous a notamment permis d'identifier les différentes sources ou facteurs d'inégalité entre individus.

b) Les premiers contacts et l'approche sur le terrain

Entrer dans un quartier populaire d'une grande ville du Brésil n'est pas une chose aisée. Le caractère fermé et la violence qui se sont peu à peu instaurés dans les zones les plus démunies rendent leur accès difficile pour le chercheur. Ces quartiers, appelés « *comunidades* » par leurs habitants, ont progressivement formé des ensembles assez homogènes socialement où se sont développés des intérêts collectifs spécifiques et des relations d'interdépendances fortes (Vidal, 1996), ce qui contraint le chercheur à des stratégies d'approche fines, pour gagner la confiance des habitants. S'ajoute à cette contrainte l'insécurité qui, d'après une étude réalisée par Waiselfisz (2008), positionne Recife comme l'une des villes les plus violentes du pays. Ferreira, Cardoso et Alencar (2011) soulignent que cette violence s'impose dans les quartiers les plus pauvres de la ville avec un risque de mort par homicide 2,9 fois plus important pour les populations les plus démunies que pour les populations aisées. Ainsi, le caractère « communautaire » de ces territoires et les importantes violences constatées dans ces zones nous ont conduit à prendre contact avec plusieurs acteurs ou institutions en amont de l'enquête. La mise en contact avec des acteurs institutionnels, des structures d'aides sociales (église, association, postes de santé, etc.) et un réseau personnel constitué lors de mes premiers séjours à Recife ont été indispensables pour une immersion progressive au sein des zones d'enquêtes. C'est à travers ces premiers contacts que se sont réalisées les rencontres avec des « informateurs » (de Sardan, 1995), impliqués dans la vie quotidienne des communautés du fait de leur métier (agents de santé), de la vie associative (bénévoles au sein de l'église ou d'associations) ou à travers leur engagement politique (président ou représentant des communautés). C'est par l'intermédiaire de leurs « compétences » sur la société locale (de Sardan, 1995) que ces informateurs aident le chercheur à s'immerger dans le terrain d'enquête et le guident, par la suite, vers l'adoption d'approches méthodologiques

adaptées au contexte. A Vila Arraes et Brasilit, le contact avec les enquêtés a été davantage facilité par l'accompagnement des informateurs sur les terrains d'enquête. Les visites ont permis une première approche par observation, en identifiant la configuration du bâti, les conditions de vie des habitants et l'ambiance générale de chaque zone. Puis, c'est à travers l'accompagnement de ces informateurs que s'est instauré un premier contact avec les habitants et les enquêtés. Les liens étroits que maintiennent ces informateurs avec les habitants instaurent un climat propice au dialogue, ce qui a largement influencé la réussite de notre enquête auprès d'une population souvent réticente ou méfiante vis-à-vis des personnes étrangères à leur quartier ou « communauté ».

Ce processus long et minutieux de mise en contact avec les enquêtés n'est pas nouveau dans les méthodes d'enquête de ce type. L'effet « boule-de-neige » employé par les anthropologues reflète l'intérêt de développer un réseau social important pour pouvoir accéder à la population enquêtée. C'est à travers les nombreux contacts créés en amont de l'enquête mais également à travers les enquêtés eux-mêmes, que l'accès aux enquêtés suivants a été facilité. Bien que cette méthode soit, semble-t-il, efficace dans de nombreux contextes et types de recherche, certaines enquêtes de terrains n'ont pas connu la même réussite face à des habitants méfiants où en raison d'une mauvaise technique de mise en confiance des enquêtés par les chercheurs (Capron, 2006). Ainsi, plusieurs visites ont souvent été nécessaires afin de réaliser les entretiens dans les meilleures conditions possibles. Par ailleurs, il est important de souligner que tous les entretiens ont été réalisés en portugais et sans traducteur : la maîtrise de la langue (grâce à un séjour d'étude d'une année complète à Recife en Master 1, en 2008-2009) a notamment facilité les échanges entre enquêté-enquêteur et la création de nouveaux contacts lors de visites sur les terrains d'étude (cf. exemple de retranscription d'entretien en annexe 7).

En règle générale, nous avons établi un premier contact avec le futur enquêté afin de définir le lieu, la date et l'heure de la prochaine rencontre pendant laquelle se déroulerait l'entretien. Ces rencontres de « prospection », pour reprendre la notion de Bouthillier (1977), permettent une première mise en confiance enquêté-enquêteur et la possibilité donnée à l'interviewé de choisir le moment pour réaliser l'entretien, ce qui diminue les risques d'interruption lors des échanges. En effet, lors des rencontres « ponctuelles » (ibidem), lorsque l'entretien se déroule dès le premier contact, les échanges sont susceptibles d'être interrompus par l'arrivée d'autres membres du ménage s'intéressant à la conversation, par des appels téléphoniques ou encore par des courtes absences de l'enquêté poursuivant des tâches domestiques (remuer de temps en temps les aliments sur le feu, étendre le linge fraîchement lavé, etc.). Lorsque des informations manquantes figuraient sur les fiches thématiques individuelles ultérieurement complétées (cf. annexe 8), une visite post-entretien, appelée rencontre « d'approfondissement » par le même auteur, a eu lieu afin de collecter les données omises durant les échanges.

c) L'échantillon de l'enquête

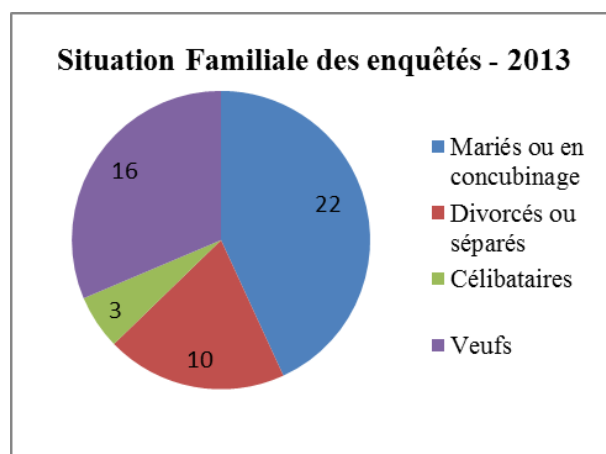
Au total, 51 entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès des habitants des trois zones d'enquête. Le groupe enquêté est composé de 32 femmes et 19 hommes, âgés de 60 à 93 ans. Chaque entretien s'est déroulé au domicile de l'enquêté ou sur la zone de résidence pendant environ une heure. Nous proposons, dans le Tableau 9, un profil global de l'échantillon :

Tableau 9. Profil général de l'échantillon de l'enquête par entretiens réalisée à Recife entre 2011 et 2013

Caractéristiques sociodémographiques de l'échantillon de l'enquête	Zones d'enquête			
	Brasilit	Vila Arraes	Cordeiro	Total
Le genre et l'âge				
Nombre d'enquêtés par zone	19	23	9	51
Nombre de femmes	14	11	7	32
Nombre d'hommes	5	12	2	19
Âge moyen	73	70	71	71,2
Enquêtés de 60 à 69 ans	8	12	4	24
Enquêtés de 70 à 75 ans	3	8	4	15
Les plus de 75 ans	8	3	1	12

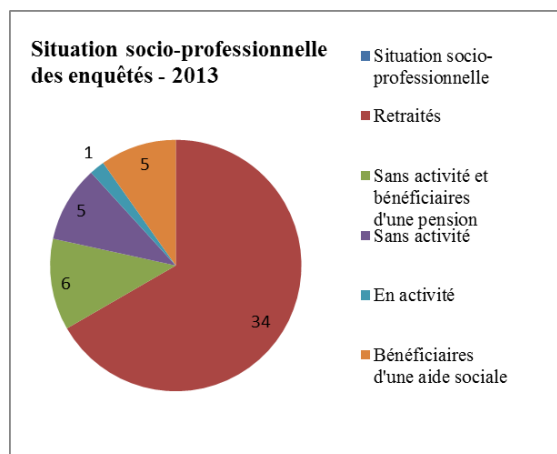
Réalisation : Pamela Quiroga, 2014.

Figure 15. Profil des enquêtés - Situation Familiale



Source : Enquête 2011-2013

Figure 16. Profil des enquêtés - Situation socio-professionnelle



Auteur : Pamela Quiroga

Aucun critère préalable n'a été défini dans la composition de notre échantillon hormis le fait que les personnes rencontrées présentant des troubles cognitifs importants ont été exclues de l'enquête. Nous avons néanmoins privilégié un échantillon varié qui regroupe des individus dont les caractéristiques sociodémographiques laissent entrevoir une importante diversité, comme le montrent les Figures 15 et 16.

Le choix de privilégier la réalisation des entretiens au domicile des enquêtés s'est rapidement présenté comme une évidence : il s'agissait à la fois de saisir les caractéristiques du lieu de résidence des habitants ou le « contexte objectif des lieux » (Le Roux, 2013) dans lequel les individus vivent au quotidien, et à la fois de collecter des informations d'une large diversité de profils, aussi bien des plus mobiles que des plus « immobiles ». De plus, la réalisation des entretiens à domicile a permis de longs échanges avec les enquêtés, ce qu'une rencontre dans des lieux publics n'aurait sans doute pas permis.

Les 51 entretiens ont été enregistrés puis retranscrits (Tableau 10), ce qui nous a permis de réaliser ensuite des fiches thématiques individuelles en reprenant la lecture du guide d'entretien (cf. annexe 8). Afin de dégager des tendances des principaux résultats de l'enquête, nous avons ensuite élaboré des fiches thématiques groupées par lieu de résidence, en maintenant les points abordés dans les fiches individuelles (cf. annexe 9). Ainsi, trois fiches thématiques groupées ont été réalisées par zone d'enquête en synthétisant l'information collectée auprès des enquêtés.

Tableau 10. Caractéristiques de l'échantillon de l'enquête, Recife

N°	Nom*	Âge/ Sexe	Activité principale	Lieu de naissance	Situation familiale	membres du ménage	statut d'occupation du logement	Date de l'entretien	Durée de l'entretien
Zone pauvre BRASILIT									
1	Alberto	80/H	Retraité	Zone rurale du Pernambouc (PE)	veuf, 4 enfants	EGO	Propriétaire	27/03/2012	1h
2	Nina	72/F	Femme au foyer (pension du mari défunt)	Zone rurale - PE	veuve	EGO et sa petite-fille	Propriétaire	28/03/2012	45min
3	Flora	70/F	Retraitée et vendeuse	Zone rurale - PE	célibataire, 4 enfants	EGO, sa fille et ses trois petits enfants	Hébergée	29/03/2012	1h
4	Dona Nova	82/F	Retraitée (invalidité)	Zone rurale - PE	Divorcée puis séparée, 5 enfants	EGO et son fils	Propriétaire	02/04/2012	1h
5	Taciara	81/F	Retraitée	Zone rurale - PE	séparée, 6 enfants	EGO et son petit-fils	Propriétaire	03/04/2012	1h15
6	Flavia	67/F	Femme au foyer	Zone rurale - PE	mariée, 4 enfants	EGO, son mari, leurs trois filles et une petite-fille	Propriétaire	14/04/2012	1h
7	Livia	93/F	Retraitée	Autre zone rurale	Divorcée, remariée puis veuve, 4 enfants	EGO	Propriétaire	17/04/2012	1h20
8	Norald	65/H	Retraité	Zone rurale - PE	Marié, 4 enfants	EGO et sa femme	Propriétaire	18/04/2012	1h
9	Sonia	83/F	Retraitée (invalidité)	Zone rurale - PE	veuve, 6 enfants	l'enquêté	Propriétaire	19/04/2012	1h
10	Carla	73/F	Retraité	Zone rurale - PE	mariée, 14 enfants	EGO, son mari, leur fils et son épouse avec leurs deux enfants et deux petits-fils	Propriétaire	26/04/2012	1h20
28	Fausto	85/H	Homme au foyer (aides sociales pour handicapés)	Zone rurale - PE	veuf, 7 enfants	EGO et son fils	Propriétaire	05/06/2012 et 15/06/2012	40 min et 30 min
29	Camila	62/F	Retraitée	Zone rurale - PE	célibataire, pas d'enfants	EGO et sa sœur	Propriétaire	05/06/2012	1h
30	Simone	65/F	Retraitée	RMR	veuve, 3 enfants	EGO	Locataire	12/06/2012	1h
31	Arlinda	82/F	Retraitée et vendeuse	RMR	veuve, 23 enfants	EGO sa fille et un petit-fils	Propriétaire	19/06/2012	1h
32	Maria	62/F	Couturière	RMR	mariée, un enfant adopté	EGO et son mari	Propriétaire	19/06/2012	1h
37	Eulalia	65/F	Retraitée	Autre zone urbaine	divorcée, 5 enfants	EGO, deux filles et une petite-fille	Propriétaire	09/07/2012	1h
38	Julião	65/H	Retraité	Zone rurale - PE	veuf, 2 enfants	EGO	Propriétaire	09/07/2012	1h
39	Javier	77/H	Retraité	Zone rurale - PE	divorcé, en concubinage, 7 enfants	EGO et sa compagne	Propriétaire	10/07/2012	1h
40	Rebeca	61/F	Chômeuse	Zone rurale - PE	mariée, 5 enfants	EGO, son époux et leur fils	Propriétaire	10/07/2012	1h
Zone pauvre VILA ARRAES									
11	Tatiany	65/F	Femme au foyer (pension du mari défunt)	Zone rurale - PE	veuve, 5 enfants	EGO	Propriétaire	03/05/2012	1h
12	Mira	70/F	Femme au foyer (pension du mari défunt)	RMR	veuve, 9 enfants	EGO, trois enfants et deux petit-enfants	Propriétaire	04/05/2012	1h
13	Almira	80/F	Retraitée	RMR	mariée, 10 enfants	EGO, son mari et trois enfants	Propriétaire	11/05/2012	1h
14	Eduardo	75/H	Retraité	Zone rurale - PE	Veuf, Séparé, 7 enfants	EGO et son fils	Propriétaire	15/05/2012	1h
15	João	87/H	Retraité	Zone rurale - PE	Marié, 8 enfants	EGO et sa femme	Propriétaire	15/05/2012	1h

16	Felipe	75/H	Retraité et commerçant	Zone rurale - PE	Divorcé deux fois. En concubinage, 5 enfants	EGO et sa compagne	Propriétaire	16/05/2012	1h
17	Joãozinho	68/H	Retraité	RMR	Divorcé puis remarié, 8 enfants	EGO, son épouse et leur fils ainsi que trois petit-enfants	Propriétaire	16/05/2012	1h15
18	Atila	75/H	Retraité	Zone rurale - PE	Divorcé puis remarié, 10 enfants	EGO et sa femme	Propriétaire	21/05/2012	1h
19	Samuel	67/H	Retraité (invalidité)	Zone rurale - PE	marié, 3 enfants	EGO et sa femme	Propriétaire	21/05/2012	1h15
20	Nelson	68/H	Retraité	RMR	marié, 5 enfants	EGO, sa compagne et ses 3 enfants	Propriétaire	22/05/2012	1h
21	Ivete	73/F	Retraîtée	Zone rurale - PE	veuve, 3 enfants	EGO, son fils et trois petit-enfants	Propriétaire	22/05/2012	1h
22	Monica	65/F	Retraîtée	Zone rurale - PE	divorcée sans enfants	EGO	Propriétaire	28/05/2012	1h
23	Amanda	78/F	Retraîtée	Zone rurale - PE	mariée, 8 enfants	EGO et son mari	Propriétaire	28/05/2012	45min
24	Lea	75/F	Retraîtée	RMR	veuve, 9 enfants	EGO, sa fille et sa petite-fille	Propriétaire	31/05/2012	1h15
25	Kleidson	62/H	Retraité	Zone rurale - PE	divorcé, 1 enfant	EGO	Locataire	31/05/2012	1h
26	Carolina	60/F	Femme au foyer (pension du mari défunt)	Zone rurale - PE	veuve, 1 enfant	EGO, une amie, le frère et le fils de cette amie	Hébergée	04/06/2012	1h
27	Julha	65/F	Femme au foyer	Zone rurale - PE	mariée, 1 enfant	EGO, son mari et trois petit-enfants	Propriétaire	04/06/2012	1h
33	Melissa	64/F	Fonctionnaire administrative à mi-temps	Zone rurale - PE	séparée, 2 enfants	EGO, deux enfants et une petite-fille	Propriétaire	26/06/2012	1h
34	Jorge	71/H	Retraité	Zone rurale - PE	Veuf, 10 enfants	EGO	Propriétaire	26/06/2012	1h
35	Davo	66/H	Retraité	Zone rurale - PE	Divorcé (3 fois) puis remarié, 10 enfants.	EGO, son épouse et sa fille	Propriétaire	27/06/2012	1h15
36	Cesar	65/H	Retraité	RMR	marié, 1 enfant	EGO et son épouse	Propriétaire	27/06/2012	1h
41	Antonio	60/H	Retraité	Zone rurale - PE	marié, 7 enfants	EGO et son épouse	Propriétaire	28/06/2013	1h
42	Alba	70/F	Retraité	Zone rurale - PE	séparée, 2 enfants	EGO, sa fille et petite-fille	Propriétaire	28/06/2013	45min
Ensemble de logements sociaux CORDEIRO									
43	Linda	63/F	Femme au foyer	RMR	mariée, 3 enfants	EGO, son mari et son fils	Propriétaire	04/08/2013	30min
44	Aurora	75/F	Retraîtée	RMR	divorcée, 8 enfants	EGO	Propriétaire	04/08/2013	30min
45	Julia	71/F	Retraîtée	Autre zone urbaine	separée, remariée, 15 enfants	EGO et son mari	Propriétaire	04/08/2013	30min
46	Osette	86/F	Femme au foyer (pension du mari)	Zone rurale - PE	veuve, 7 enfants	EGO, sa fille, son petit-fils avec son épouse et leur enfant	Propriétaire	04/08/2013	30min
47	Luciana	68/F	Retraîtée	Autre zone rurale	célibataire, 7 enfants	EGO, quatre enfants et trois petits-enfants	Locataire	07/08/2013	30 min
48	Victor	70/H	Retraité	Zone rurale - PE	veuf, 6 enfants	EGO et son fils	Propriétaire	07/08/2013	30 min
49	Diego	73/H	Retraité	Autre zone rurale	Marié, 4 enfants	EGO son épouse, 4 enfants, 5 petits-enfants	Propriétaire	07/08/2013	30 min
50	Marita	68/F	Retraîtée	Zone rurale - PE	célibataire, 6 enfants	EGO, son petit-fils+épouse et deux arrières petits-enfants	Propriétaire	07/08/2013	30 min
51	Marissa	65/F	femme au foyer	Zone rurale - PE	concubinage, 5 enfants	EGO, son compagnon et son fils	Propriétaire	07/08/2013	30 min

*Afin de préserver l'anonymat des enquêtés, des noms différents leur ont été attribués.

Réalisation : Pamela Quiroga

3.3.2. Les entretiens auprès des acteurs institutionnels

Les « entretiens institutionnels » constituent un élément important pour la préparation du guide d'entretien et pour la mise en place générale de l'enquête. Ils apportent des informations différentes et complémentaires aux données issues des entretiens exploratoires réalisés auprès de la population, puis des entretiens auprès des personnes âgées sélectionnées dans l'univers de l'enquête. En ce sens, les connaissances des acteurs interviewés, acquises à travers leur profession, leur fonction ou leur statut, apportent un regard complémentaire sur le sujet d'étude abordé.

Ainsi, nous avons sélectionné des acteurs susceptibles de nous informer sur les quartiers enquêtés, sur la population ciblée et plus largement sur les pratiques de mobilité des habitants de la ville. Par ailleurs et dans le but de diversifier les points de vue, nous avons sélectionné des informateurs présentant des profils professionnels différenciés. Au total, 11 entretiens ont été réalisés avec des acteurs de la santé (deux agents de santé, une infirmière), de l'aménagement du territoire et des transports (une spécialiste du foncier, une spécialiste de l'habitat, un spécialiste des mobilités), de l'action sociale (deux assistances sociales, une responsable DRH et une spécialiste du troisième âge) et de la recherche (une chercheuse en SHS). Chacun d'entre eux développe son activité professionnelle autour des problématiques liées aux quartiers populaires, à la pauvreté ou à l'accompagnement et à l'encadrement des personnes âgées dans la ville de Recife (Tableau 11). Les échanges avec ces acteurs nous ont permis d'établir un lien entre les directives fixées par les politiques publiques et les difficultés rencontrées dans l'application de ces politiques sur le territoire. De plus, les informations collectées nous ont permis de contextualiser les résultats obtenus par l'analyse des entretiens auprès des habitants. Enfin certains acteurs, en lien permanent avec la population enquêtée, ont fait partie des informateurs qui ont facilité notre accès aux zones d'étude et les premiers contacts avec la population.

L'utilisation d'un guide d'entretien n'était ici donc pas adapté aux entretiens réalisés auprès de ces acteurs puisque les thématiques abordées lors des échanges devaient s'adapter au profil de chaque interviewé. Nous avons néanmoins dégagé des objectifs principaux de ces entretiens :

- Appréhender les objectifs et les conditions de travail de chaque enquêté, en identifiant les éléments qu'ils pourraient apporter au sujet de recherche. Cette première approche a été nécessaire pour définir, au cours de l'entretien, l'orientation thématique des échanges.
- Identifier les enjeux majeurs de leurs actions dans les problématiques abordées (quartiers pauvres, pauvreté, vieillissement, mobilités).

Tableau 11. Présentation des acteurs institutionnels interrogés et récapitulatif des points abordés lors des entretiens– Enquête 2011-2013

Acteur*	Profession	Institution de rattachement	Points abordés lors des entretiens	Date de l'entretien
Amelia	Agent de santé à Vila Arraes	Unité de soins d'urgence (UPA), Caxanga. Etablissement public du secretariat de la santé	- santé des personnes âgées (peu d'activités physique et problèmes de santé (hypertension et/ou diabète) - Comparaison entre le Posto de Saude da Família à Brasilit et la Unidade de Pronto atendimento de la Caxanga (fonctionnement, avantages et inconvénients) - les difficultés liées à l'accès aux soins - les conditions de travail de l'enquêtée. - Inégalités hommes/femmes dans le recours aux soins - le rôle des femmes dans la prévention médicale. - le travail des hommes dans la communauté - les cohabitations - les moyens de transport les plus utilisés par les habitants (bus) - les difficultés des habitants (la pauvreté, inondations) - évolution des services au sein de la communauté.	21/05/2012
Miranda	Agent de santé à Brasilit	Poste de santé du quartier Brasilit. Etablissement public de la santé	- les objectifs du métier de l'enquêtée - les difficultés rencontrées dans son métier (peu de personnel médical) - les caractéristiques du poste de santé - l'accès à la santé des habitants - les activités des personnes âgées dans la communauté (contrairement à Claudia, Mira souligne que la plupart des personnes âgées de la communauté se rend à une activité de loisir) - les maladies es plus fréquentes chez les personnes âgées à Brasilit sont l'hypertension et le diabète. - fonctionnement du SUS (<i>Sistema de Saúde Unico</i>) - explique le processus de l' « <i>encaminhamento</i> » - différences hommes-femmes dans le recours à la santé. - les chefs de ménages (généralement femmes ou personnes âgées)	17/06/2012
Cecilia	Infirmière	Poste de santé du quartier Brasilit. Etablissement public de la santé	- les problèmes vécus au sein du poste de santé - fonctionnement du poste de santé (<i>acolhimento</i>) - les problèmes rencontrés au sein de la population âgée (sédentarisme, hypertension et diabète, manque de perspectives) - le traitement différencié des personnes âgées au poste de santé - leur position en tant que chef de ménage (difficultés, responsabilités, relation conflictuelle avec les enfants, les abandons) - conditions de travail de l'enquêtée	04/07/2012
Rita	Kinésithérapeute	Présidente de l'Institut de Recherches et Etudes du Troisième Âge	- statut, fonctionnement et objectifs de l'ONG - l'importance des groupes de " <i>convivencia</i> " (les groupes du troisième âge; 75 groupes répertoriés) - problèmes perçus par les personnes âgées (invisibilité...) - les politiques publiques liées au troisième âge (trop peu d'importance donné aux problématiques de la vieillesse) - les inégalités de participation aux groupes du troisième âge entre homme et femme (les groupes sont composés par 95% de femmes) - principales difficultés constatées dans les populations âgées et pauvres: niveau de scolarité très bas et un taux d'analphabétisme très élevé.	18/07/2012
Carla	Responsable DRH	Ministère des finances. Actuellement chargée de réaliser une enquête sur les départs à la retraite: leurs conséquences sur la qualité de vie des anciens employés de l'établissement.	- description de sa fonction à la <i>Secretaria da Fazenda</i> - <i>aposentadoria compulsoria</i> - les activités des retraités - le travail après la retraite - les peurs des retraités - les inégalités hommes-femmes à l'entrée de la retraite - les différents contrats salariés qui impliquent des cotisations retraites divergentes - la participation des personnes âgées pauvres au programme " <i>idosos em movimento</i> " - parallèle entre le "bien vieillir" et la vieillissement décadent - le désengagement des politique publiques vis-à-vis des personnes âgées. - les représentations de la vieillesse nocives pour les personnes âgées - la majeure difficulté perçue par l'enquêtée vis-à-vis des personnes âgées et celle de l'accès à la santé.	15/07/2012

Acteur*	Profession	Institution de rattachement	Points abordés lors des entretiens	Date de l'entretien
Eleonor	Technicienne, spécialiste de la régularisation foncière	Mairie de Recife, Direction du logement et de l'habitat	- présentation de son travail à la municipalité - les types de régularisation foncières (CDRU, CUEM et <i>usurcapião</i>) – le <i>partido urbanístico</i> – le budget participatif- les constructions publiques soumises à la régularisation foncière - des expulsions quasi inexistantes - le rôle des ONG dans le processus de régularisation - les pressions immobilières/foncières - une participation des habitants décevante	10/07/2013
Marcia	Chef de projet dans le développement des plans d'habitation	Mairie de Recife, Direction du logement et de l'habitat	- Description de son travail au sein de la municipalité de Recife - le processus de relogement des habitants des favelas du centre de la ville - formations des futurs habitants des <i>conjuntos habitacionais</i> - la gestion des <i>conjuntos habitacionais</i> - le projet " <i>emprego e renda</i> " - les stratégies résidentielles des habitants pauvres lors de l'annonce d'un projet social - les <i>auxílios de moradia</i> (logements attribués par l'Etat en attente d'un logement définitif) - l'implantation des <i>conjuntos habitacionais</i> : les priorités, les difficultés. - les projets de relogement nationaux (<i>minha casa minha vida</i>) et locaux (<i>custo zero</i>) - les notions d'habitat à utiliser/éviter - le bilan des projets réalisés en termes de logements sociaux. - les problèmes présents dans les <i>Conjuntos Habitacionais</i>	25.07/2012
Ines	Chercheuse	Fondation Joaquim Nabuco	- présentation de son travail à la FUNDAJ - inégalités hommes-femmes dans le vieillissement - la vulnérabilité des femmes âgées - les revenus des personnes âgées - les problèmes liés à l'analphabétisme - problèmes liés aux transports en commun pour les personnes âgées - l'accès aux soins - les personnes âgées face à l'insécurité - amélioration des conditions de vie des personnes âgées (grâce à de nouveaux revenus) - les conditions de cohabitation - pratiques quotidiennes - les mouvements sociaux dans le troisième âge - l'évolution du système social lié aux retraites	22/02/2012
Kassia	Assistante sociale	Coordinatrice du Conseil Municipal de la Défense des Droits des Personnes Âgées de Recife (COMDIR)	- présentation du statut et du rôle du COMDIR - le fonctionnement et les objectifs du COMDIR - les groupes du troisième âge de la ville - les difficultés rencontrées	15/03/2012
Mario	Expert indépendant	Institut de la ville de Recife	- mobilité et exclusion - <i>plano diretor da cidade de Recife</i> - densification de la ville et mobilité - volonté de créer une ville polycentrique - les limites au développement de la ville dense	10/03/2011
Rocio	Assistante sociale	Centre de Référence d'Assistance Sociale - Cordeiro/Ipatinga (CRAS)	- conditions de vie des anciens habitants des favelas qui résident aujourd'hui dans le <i>Conjunto Habitacional Cordeiro</i> (CHC). - comparaison des modes de vies divers des habitants selon leur favela d'appartenance - gestion du CHC - formation des nouveaux arrivants - les problèmes observés dans le CHC - le rôle du CRAS dans le CHC - <i>bolsa familia</i> - le groupe du troisième âge dans le CHC - les retraites, les bénéficiaires et pensions, les retraites spéciales pour les femmes au foyer - les difficultés des personnes âgées (maladies, manque de perspectives) - évolution du CHC - les initiatives entreprises par le personnel du CRAS, indépendamment de la municipalité. - évolution des conditions de vie des habitants du CHC. - le trafic de drogue au sein du CHC - représentations individuelles et collectives des habitants du CHC et du quartier.	10/06/2013

*Dans un souci de confidentialité, les noms des acteurs ont été modifiés.

Réalisation : Pamela Quiroga, 2014.

3.3.3. La représentation des données d'enquête: l'outil SIG

A partir des 51 entretiens réalisés auprès de la population et des fonds cartographiques de l'IBGE, nous avons pu établir une base de données relatives aux mobilités quotidiennes des enquêtés. Les caractéristiques des déplacements réalisés par chaque enquêté ont été dressés : le lieu de résidence, les lieux de destination, leur fréquentation et le type de moyen de déplacement ont ainsi été répertoriés. Afin de représenter spatialement ces mobilités, nous avons exploité cette base ainsi que les données issues de l'enquête O/D de 1997 dans un Système d'Information Géographique (SIG) en manipulant trois logiciels adaptés à cette fonction : GVsigt, Arcgis et SAVgis. Deux échelles de représentation ont été choisies : le municipe de Recife et la RMR. Pour cette dernière, ont été représentées les données relatives à l'enquête O/D à travers les flux de déplacement domicile-travail.

Les données issues de l'enquête par entretiens, ont été représentées à travers des ellipses de dispersion, formées par la localisation des lieux d'origine et les lieux de destination des enquêtés. Cette méthode a notamment été utilisée pour identifier les inégalités d'accès aux ressources dans la métropole de São Paulo à travers les mobilités quotidiennes (Demoraes et al., 2012).

Dans un premier temps, les lieux de résidence et les lieux fréquentés par les enquêtés ont été géoréférencés (cf annexes 10, 11 et 12). Puis, dans le but de dégager une vue d'ensemble des tendances de mobilité, nous avons privilégié les ellipses de dispersion afin de représenter l'« espaces d'action » des habitants, défini par Lord et al. (2009 :3) comme étant *« l'espace des activités quotidiennes ; espace où se réalisent les pratiques spatiales et sociales d'un individu observables sur un territoire »*.

Ces espaces ont été construits à partir des lieux fréquentés : 193 points de destinations ont été pris en compte dans l'analyse ainsi que les 51 adresses de domicile répertoriées. Les ellipses représentent donc des tendances spatiales des mobilités quotidiennes des habitants. Elles se forment par rapport aux points de destinations localisés sur le territoire. Dans le cadre de notre recherche, chaque ellipse représente un motif des six motifs de déplacement les plus récurrents pris en compte : Courses, Eglise, Famille, Loisir, Santé, Autres. Le centre moyen et la surface des ellipses sont déterminés par la localisation géographique des points considérés et sont pondérés par la fréquentation des habitants dans chaque lieu évoqué. Les centres des ellipses sont donc créés par le calcul des distances moyennes entre les différents points répertoriés et leur poids selon l'attribut « fréquentation » ; défini selon le nombre de fréquentation par mois et par personne des lieux évoqués.

C'est à travers l'outil SIG que nous avons pu entreprendre une analyse des représentations cartographiques et comparer ainsi les différentes mobilités selon les variables sélectionnées (sexe, motif de mobilité, lieu de résidence).

Ainsi, les différentes données de chaque source d'information ont fait l'objet d'une analyse comparative afin de répondre aux objectifs de notre travail de recherche.

3.3.4. Les limites méthodologiques

La méthode d'enquête choisie dans notre travail présente un certain nombre de limites et un risque de biais dans les informations collectées. En effet, la première limite de l'enquête se fonde sur le caractère non représentatif de l'échantillon : les résultats observés à partir des 51 entretiens ne sont en aucun cas représentatifs de l'ensemble des personnes âgées résidant dans les zones pauvres de la ville. Ce type d'enquête permet néanmoins d'apporter des informations qui ne figurent pas dans les recensements et les sources quantitatives. Par ailleurs, les moyens humains et matériels limités de notre projet recherche sur les terrains d'enquête ne nous ont pas permis d'étendre notre enquête à une population plus large ou à d'autres espaces de la ville. D'autres limites méthodologiques, propres aux caractéristiques de notre enquête, sont venues poser problème dans le déroulement et les résultats de l'enquête. Ainsi, certaines précautions ont été progressivement adoptées afin de limiter au maximum les erreurs d'interprétation et par conséquent, d'éviter les résultats d'enquête erronés.

a) La mémoire et les déformations des discours avec le temps

Le volet « parcours de vie » prévu dans le guide d'entretien suppose pour les interviewés, une sollicitation de leur mémoire pour restituer des faits de leur histoire de vie. Les résultats de l'exercice sont soumis à un risque de biais méthodologique lié à la mémoire défaillante de l'enquêté. En effet, la justesse et la véracité de chaque récit sont conditionnées par la capacité cognitive des individus à se remémorer des faits passés. Souvent, comme l'a évoqué Boulbry (2006) dans son analyse des méthodes verbales en gestion et marketing, les personnes âgées présentent des déficits de perception, d'attention, de compréhension et de mémorisation qui peuvent entraîner des imprécisions dans les réponses à l'enquête. Les souvenirs peuvent par ailleurs être déformés lorsque les enquêtés y agrègent des sentiments ou des représentations qui ont évolué au cours du temps, atténuant ou renforçant l'importance des faits vécus. Ces distorsions peuvent parfois être détectées par l'enquêteur lorsqu'il y a des hésitations dans le discours des interviewés lors de la narration d'une situation précise, ou bien lorsque l'enquêté retrace une unique situation en plusieurs versions et ne parvient pas à définir avec exactitude l'ordre ou les détails des différents faits qui composent la situation vécue. Dans ce cas, l'enquêteur doit déterminer si l'information recueillie est suffisamment fiable pour l'intégrer dans l'analyse de données. Cet exercice est loin d'être aisé puisque les choix de l'enquêteur sont influencés par une démarche subjective qui n'est pas infaillible. Ainsi, lors de la reconstruction chronologique des faits, l'enquêteur peut opter pour la version d'une anecdote la plus adaptée aux références temporelles évoquées par l'enquêté au long de son discours par exemple. L'enquêteur considère ainsi que le contexte global (les références temporelles) restitué par l'enquêté est plus fiable que l'anecdote proposée en plusieurs versions.

On observe donc que les faits, les situations, les anecdotes et les situations vécus par un individu seront recomposés et interprétés selon deux points de vue différents : l'un cherchant, à travers la parole, à restituer ses souvenirs tels qu'il les perçoit au moment présent (ce qui peut induire des déformations de l'information), et l'autre qui cherche à reconstituer les faits narrés dans un contexte logique et qui porte un jugement quant à la fiabilité de l'information fournie (donc qui sélectionne l'information qui lui semble la plus cohérente). Le déficit de mémorisation des enquêtés et l'interprétation des faits par l'enquêteur peuvent constituer des biais dans les résultats de l'analyse qualitative. Dans le cadre de notre enquête, les enquêtés qui ont trop souvent montré des hésitations ou un discours peu clair et dénué de sens ont été finalement exclus de l'échantillon de l'enquête. Par ailleurs, l'objectif de notre enquête ne se penchait pas spécifiquement sur la vie antérieure des individus mais sur des éléments du passé qui pourraient expliquer les inégalités de mobilité d'aujourd'hui. Ainsi, les effets de ce biais méthodologique n'ont qu'un impact réduit sur les résultats de notre enquête.

b) Les limites d'une enquête reposant sur le témoignage statique des seules personnes âgées

Les observations menées sur les terrains d'étude, la progression de l'enquête et les résultats des entretiens auprès des habitants nous ont amené à considérer d'autres méthodes d'enquête qui auraient pu contribuer à la création de données complémentaires dans l'analyse des inégalités de mobilité. Cependant, l'identification tardive des limites de notre enquête et le temps réduit dont nous disposions à la fin de la recherche ne nous a pas permis de mettre en place d'autres méthodes d'enquête. Deux protocoles d'enquête auraient ainsi pu être exploités :

- La mise en place d'un accompagnement dans les mobilités quotidiennes des personnes âgées ou de parcours commentés afin de saisir la façon dont sont appréhendés les déplacements, les difficultés rencontrées, les ressources mobilisées selon le type, le motif et le lieu de destination des mobilités, etc.
- La réalisation d'entretiens auprès des membres de la famille ou du ménage qui accompagnent quotidiennement les personnes enquêtées afin de mieux appréhender l'influence qu'ils ont dans les pratiques de mobilité des aînés. Les entretiens ont, par exemple, laissé transparaître des pratiques de surprotection vis-à-vis des personnes âgées qui pouvaient limiter leur mobilité quotidienne.

Bien que ces approches méthodologiques n'aient pas pu être exploitées durant le travail de thèse, il est cependant envisagé de poursuivre l'analyse lors des prochaines recherches menées sur ce sujet.

Conscients de l'enjeu des limites de notre enquête, nous nous sommes appuyés, tout au long de notre argumentaire, sur des données quantitatives et qualitatives issus des supports scientifiques et institutionnels afin de justifier les résultats de notre enquête.

Conclusion du Chapitre 3

La présentation des terrains d'enquête exposée dans ce Chapitre 3 nous fait part des choix entrepris lors de notre enquête, des adaptations auxquelles nous avons dû procéder face à un contexte spécifique et des difficultés rencontrées dans la collecte de données et dans l'application de la méthodologie adoptée. En ce sens, l'enjeu des premières observations *in situ*, des entretiens exploratoires et des premiers résultats de l'enquête ont progressivement orienté les choix entrepris au cours de notre recherche. La mise en œuvre de l'enquête a nécessité en effet un long processus d'immersion à la fois pour la prise de contact avec la population et pour l'intégration au sein des quartiers populaires. Ce travail réalisé en amont de l'enquête s'est avéré essentiel car il nous a permis de mieux saisir les mécanismes, les codes d'interconnaissance ou encore les règles sociales qui régissent le quotidien des habitants. Cet apprentissage par l'observation et l'interaction avec les habitants a rendu possible une meilleure adaptation de notre enquête pour le contexte et les populations ciblées. Le corpus de données ici présenté nous servira ainsi de support tout au long de la démonstration afin de répondre à la problématique de la recherche.

Conclusion de la Première Partie

Mobilités quotidiennes, pratiques résidentielles, inégalités et vieillissement en Amérique latine et au Brésil : cadre théorique et méthodologique

Cette première partie de thèse nous permet tout d'abord d'appréhender les différents enjeux auxquels se rattachent les pratiques de mobilité urbaine des populations latino-américaines. Les mobilités résidentielles jouent ainsi un rôle déterminant dans la construction des villes, dans les mécanismes de ségrégation et dans les différentes pratiques de mobilité quotidienne. Alors que les plus riches s'installent dans les espaces les plus stratégiques de la ville, les populations démunies trouvent souvent résidence en périphérie, loin des ressources de la ville, ou dans les zones auto-construites du centre, dans des conditions de logement précaires. Ainsi, du lieu de résidence des habitants dépendra en partie les pratiques de mobilité quotidienne des habitants. Le lien entre les pratiques résidentielles et les mobilités quotidiennes est alors fondamental dans l'analyse des inégalités entre individus.

L'accès aux aménités de la ville et au logement est en effet conditionné par des contraintes « endogènes », propres aux caractéristiques sociodémographiques des habitants, et des contraintes « exogènes », liées aux aménagements de la ville, aux systèmes de transports ou encore aux politiques publiques mises en place. Bien que tous les habitants soient soumis à des contraintes plus ou moins fortes, les inégalités de mobilités se profilent d'abord clairement suivant la position sociale des individus. Les plus pauvres éprouvent plus de difficultés à se rendre mobiles ou à accéder aux logements formels de la ville que les populations aisées. L'analyse des inégalités de mobilité ne peut pourtant se réduire aux effets de la classe sociale, car comme nous l'avons pu observer au long du développement, d'autres facteurs importants tels que l'âge, le genre, les revenus ou encore la structure familiale génèrent à leur tour des inégalités de mobilité. Ces différents facteurs prennent toute leur importance lorsque l'on se penche sur une population spécifique, en l'occurrence ici les personnes âgées des zones pauvres ; ils nous permettent ainsi d'identifier les inégalités de mobilité au sein d'un groupe d'individus *a priori* socialement homogène. Les études menées sur les populations pauvres d'une part, et sur les personnes âgées d'autre part, nous laissent présager d'importantes inégalités de mobilité quotidienne entre les individus qui cumulent ces deux caractéristiques. Les variables qui semblent influencer de façon prépondérante sur les pratiques des habitants sont *a priori* celles liées au lieu de résidence, à l'âge, au genre, mais aussi aux représentations liées à la vieillesse et au réseau familial des individus. De ce point de vue, les revenus des habitants pourraient ne pas constituer une variable saillante dans

l'identification des inégalités de mobilité. En ce sens, le contexte brésilien paraît offrir de meilleures conditions de vie aux personnes âgées démunies que dans la plupart des pays latino-américains. Une large couverture de la protection sociale brésilienne permet ainsi l'accès à un revenu minimum à une grande partie des personnes âgées pauvres, grâce au système de retraite ou aux aides sociales. Cette particularité a pour effet d'équilibrer les revenus entre les personnes âgées pauvres qui perçoivent toutes des aides sociales. Dans l'analyse des inégalités de mobilité, la variable revenu pourrait alors être davantage percutante entre les bénéficiaires d'une retraite ou d'une aide sociale et les personnes âgées qui ne perçoivent aucune rétribution de la *Prévoyance Sociale*.

Bien que des inégalités de mobilités se dégagent entre les personnes âgées des zones pauvres, les auteurs s'accordent à dire que les mobilités quotidiennes tendent globalement à se réduire au troisième âge et que les espaces fréquentés se situent majoritairement à proximité du lieu de résidence. Les trois terrains d'études sélectionnés pour la recherche, Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro nous ont permis de mieux saisir, avec les entretiens réalisés sur place, l'influence du lieu de résidence et des caractéristiques sociodémographique des habitants dans leurs pratiques quotidiennes.

Quels sont les principaux facteurs clés des inégalités de mobilité entre les individus enquêtés ? Quel est le rapport des individus à l'espace ? Quelles sont les difficultés éprouvées au quotidien ? Quelles sont les stratégies mises en place ? Quels sont les choix dont disposent les individus en termes de mobilité ?

La deuxième partie de la thèse, dédiée à la présentation des résultats de l'enquête menée à Recife, proposera de répondre à ces différentes interrogations.

Deuxième Partie

Les inégalités de mobilité quotidienne et
les pratiques résidentielles

Deuxième partie : Les inégalités de mobilité quotidienne et les pratiques résidentielles

Les dernières étapes du cycle de vie sont souvent associées à un cumul de contraintes qui placent les personnes âgées en situation de vulnérabilité : malades ou en perte d'autonomie, ces habitants subissent une dégradation physique et psychologique qui va à l'encontre des valeurs idéales de la société contemporaine, marquée par le dynamisme et... la mobilité. Pourtant, le quotidien des personnes âgées n'est pas uniquement déterminé par le poids des contraintes qui s'imposent à elles mais, comme pour le reste de la population, les aînés puisent dans le spectre des possibilités qui s'offrent à eux et déploient des stratégies visant à contourner ces difficultés. Par ailleurs, les difficultés de déplacement observées au troisième âge ne sont pas uniquement la conséquence des changements de mode de vie liés au processus de vieillissement ; elles découlent également des parcours de vie différenciés des individus. En effet, les inégalités de mobilité actuelles se sont construites au fil du temps, en fonction des parcours de vie des habitants, de leurs trajectoires migratoires et résidentielles, de l'évolution de leurs conditions de vie, de la famille qu'ils ont pu fonder ou encore des réseaux sociaux qu'ils ont constitué tout au long de leur trajectoire personnelle.

Dans cette perspective, le Chapitre 4 portera sur les parcours de vie des personnes âgées des quartiers populaires de Recife en identifiant les difficultés et les inégalités observées à la fois dans les trajectoires résidentielles et dans les changements des conditions de vie lors du passage au troisième âge, sur le plan économique et social. Ce chapitre nous permettra de saisir la diversité de profils rencontrés dans un groupe social a priori homogène et les inégalités entre individus lorsque l'on se penche sur les mobilités résidentielles et les conditions de vie.

Les résultats de ce chapitre, nous permettront d'identifier ensuite, dans le chapitre 5, les inégalités observées dans les mobilités quotidiennes et les principaux facteurs qui renforcent ou au contraire atténuent l'inclusion socio-spatiale des habitants. On présentera dans un premier temps les pratiques résidentielles et les modes de vie des personnes âgées, afin de saisir les stratégies qui en découlent dans la mobilité quotidienne. Nous identifierons ensuite les inégalités dans la mobilité quotidienne des personnes âgées et les principaux facteurs qui les déclenchent. Ce dernier chapitre proposera donc de mettre en lien les pratiques résidentielles observées, les modes de vie et les stratégies mises en place par les habitants en matière de mobilité quotidienne, afin de comprendre comment se construisent les inégalités au sein de la population ciblée.

Chapitre 4

Les inégalités au troisième âge : l'enjeu des pratiques résidentielles et des nouvelles conditions de vie des habitants

Ce chapitre 4 est centré sur les parcours de vie des enquêtés. Il vise à appréhender les trajectoires et les stratégies résidentielles des personnes étudiées, afin de comprendre les inégalités rencontrées au sein de ce groupe social. Les difficultés rencontrées au cours du parcours de vie ont des impacts différenciés selon les caractéristiques sociodémographiques des individus ou en fonction du réseau familial qui les entoure.

Dans un premier temps, nous exposerons les différentes trajectoires résidentielles qui caractérisent notre échantillon en identifiant les individus les plus vulnérables, qui ont connu une forte instabilité et qui ont éprouvé des difficultés dans l'accès au logement. Le statut d'occupation du logement et le rôle des réseaux sociaux, à commencer par celui de l'entourage familial sont les principales sources d'inégalités dans la mobilité résidentielle des personnes enquêtées.

Nous aborderons ensuite les différentes conditions de vie observées à l'entrée au troisième âge, façonnées en partie par le parcours de vie de chacun mais aussi par les effets du vieillissement, par les politiques sociales appliquées dans le contexte étudié, par les situations résidentielles et par les caractéristiques propres aux individus et aux ménages.

4.1. Le rôle des parcours de vie et des trajectoires résidentielles dans la construction des inégalités de mobilité

La population ici étudiée présente des caractéristiques communes, notamment liées à la pauvreté et à l'expérience migratoire pour la plupart d'entre eux, mais on retrouve néanmoins des conditions de vie différenciées qui ont favorisé ou défavorisé les trajectoires résidentielles des habitants. Il est important ici de retracer ces trajectoires résidentielles des habitants car elles expliquent la localisation du lieu de résidence actuelle des individus et ont des conséquences sur la vie quotidienne de ces derniers.

Nous chercherons tout d'abord à identifier la diversité des trajectoires résidentielles des habitants marquées par des inégalités dans l'accession à la propriété ou le maintien en location. Nous dresserons le profil des habitants les plus vulnérables sur le plan résidentiel, avec des trajectoires marquées par l'instabilité et des difficultés d'accès au logement. Nous nous pencherons ensuite sur le rôle des réseaux sociaux, notamment de la famille, dans les trajectoires et des pratiques résidentielles, qui conditionnent en partie, les inégalités actuelles.

4.1.1. L'accession à la propriété : un facteur déterminant dans la construction des inégalités dans les mobilités et les conditions de vie des habitants.

Il ressort de notre enquête un premier constat : l'accession à la propriété est la principale étape dans la stabilisation résidentielle des enquêtés et par conséquent, elle constitue un facteur important dans l'identification des inégalités de mobilité résidentielle. C'est à partir de ce premier résultat que nous avons distingué les individus les plus vulnérables des individus ayant éprouvé moins de difficultés dans leur trajectoire résidentielle. Nous présenterons ainsi, dans un premier temps, les conditions d'accès au logement des habitants enquêtés pour ensuite identifier les individus les plus vulnérables face à l'accès à la propriété.

a) Les conditions d'accès à la propriété

Selon les différents travaux menés en Amérique latine le statut de propriétaire est recherché pour deux raisons principales, comme on l'a évoqué dans le chapitre 1 : d'une part, le statut de propriétaire du logement est perçu comme une garantie sociale et d'autre part, il constitue une réelle solution pour mettre fin aux contraintes (notamment économiques) qu'implique la location pour les populations pauvres : irrégularité des revenus informels ; hausse fréquents des loyers ; inconfort et précarité des logements locatifs populaire ; difficultés de cohabitation dans des logements surpeuplés ; risques élevés de rupture de bail ou d'expulsion ; etc. Ainsi, les discours collectés dans l'enquête témoignent d'une réelle aspiration commune à devenir propriétaire ; une volonté principalement construite à partir d'idéaux collectifs, d'un « modèle de l'accession » pour reprendre l'expression de Paquette-Vassalli (2001). Le sentiment de fierté des propriétaires est tangible dans les discours des enquêtés et il s'accompagne d'un autre, plus fort encore, qui est le soulagement exprimé par les personnes enquêtées. L'accession à la propriété leur a permis d'échapper à une précarité extrême, à l'instabilité résidentielle et parfois à des cohabitations contraignantes avec le propriétaire ou des personnes extérieures au ménage :

« J'ai déjà vécu dans tellement d'endroits ! J'ai vécu partout parce que je n'avais pas d'argent pour me payer une maison donc je vivais de l'aide des autres... alors un jour j'avais de l'argent, un autre jour je n'avais rien... et là les propriétaires me disaient : « demain, je veux que vous libériez la chambre parce que vous n'avez pas de quoi payer ». Et donc je devais partir, tu comprends ? C'est pour ça que j'ai vécu dans plein d'endroits différents... je n'avais pas de quoi payer » (Simone, 65 ans, Brasilit) ;

« Quand j'étais en location, on devait tout le temps déménager parce que le propriétaire arrivait et il voulait augmenter le loyer, et comme nous on ne pouvait pas payer, on devait trouver une autre maison moins chère... tu sais comment ça se passe hein ?... On était dans cette situation... j'ai enfin arrêté de déménager quand j'en ai achetée une » (Atila, 75 ans, Vila Arraes) ;

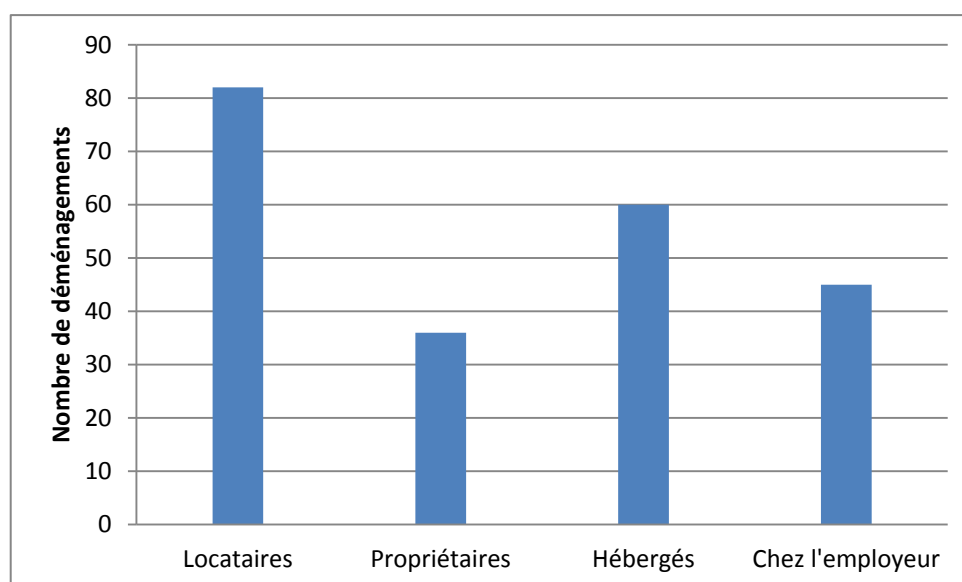
« C'était à l'époque que les invasions ont commencé ici...on est donc venus construire notre petite maison parce qu'on habitait avec ma belle-mère et vivre chez elle et avec ses manies... au moins avec une maison propre on a un foyer... » (Carolina, 60 ans, Vila Arraes) ;

« On a acheté dès qu'on a pu parce que comme ça on n'allait pas devoir continuer de payer des loyers... » (Nelson, 68 ans, Vila Arraes).

Ces témoignages rejoignent le constat dressé dans le contexte latino-américain où, selon Dureau (2006a), les plus démunis cherchent à devenir propriétaires afin d'acquérir une stabilité à la fois résidentielle et économique – lorsque l'accession à la propriété peut se réaliser à faible coût, à travers les programmes de logement social ou les formes d'invasion et auto-construction, et lorsque, une fois acquis, le logement ne constitue plus un coût mensuel permanent pour les ménages.

Ainsi et dans le cadre de notre enquête, nous avons pu observer la diminution des mobilités résidentielles des habitants après avoir accédé à la propriété du logement. L'ensemble des déménagements enregistrés depuis le premier départ du domicile parental jusqu'à aujourd'hui, se sont réalisés majoritairement lorsque les enquêtés étaient locataires de leur logement ou hébergés (chez leur employeur ou chez des membres de leur famille). A l'opposé, les mobilités résidentielles chutent fortement chez les propriétaires : le nombre de déménagements enregistrés pour ce groupe correspond à moins de 20% du total des déménagements observés (Figure 17).

Figure 17. Le nombre de déménagements réalisés au cours de la vie selon le statut d'occupation du logement des personnes enquêtées au moment de la mobilité résidentielle – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

L'accession à la propriété s'est réalisée de façon informelle chez tous les enquêtés : une partie d'entre eux ont participé aux mouvements d'invasion, en s'appropriant un terrain puis en

ayant recours à l'auto-construction de leur logement. Pour d'autres, l'accession à la propriété s'est produite par l'achat d'un lot ou d'un logement non-consolidé, vendu par des lotisseurs ou des « grileiros » de façon irrégulière. En fin, pour une majorité d'enquêté (Tableau 12), l'accession à la propriété s'est réalisée à travers l'achat d'un logement informel consolidé, revendu par des anciens habitants.

Tableau 12. Caractéristiques des parcours résidentiels et migratoires des personnes enquêtées à Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro – Recife, 2013

Caractéristiques des parcours résidentiels et migratoires	Profil des enquêtés	
	Migrants (nés hors Recife) (41 enquêtés)	Nés à Recife (10 enquêtés)
Âge moyen des enquêtés lors de leur arrivée à Recife	25,5 ans	-
Âge moyen lors de la première accession à la propriété	42 ans	29 ans
Moyenne du nombre d'années passées dans le premier logement à Recife	6,8 ans	-
Moyenne d'années passées dans la résidence actuelle	16,6 ans	26,4 ans
Moyenne du nombre de déménagements réalisés au cours de la vie	5,7 déménagements	4,2 déménagements
Nombre d'enquêtés ayant résidé chez l'employeur, en tant que domestique	10	1
Nombre d'enquêtés ayant résidé dans un logement cédé par l'employeur	9	-
Nombre d'enquêtés ayant accédé à la propriété par invasion	5	1
Nombre d'enquêtés ayant accédé à la propriété en achetant un lot ou un logement non-consolidé	13	1
Nombre d'enquêtés ayant accédé à la propriété en achetant un logement consolidé	20	6

Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Ainsi Carolina (60 ans, Vila Arraes), narre les conditions d'accès à la propriété qu'elle a vécue à travers l'invasion : « *On est arrivés la nuit, on a passé toute la nuit à débroussailler, moi et mes enfants, et on a confectionné un abri avec des chiffons, des draps, du plastique et*

on a planté quatre bouts de bois sur lequel on a mis l'abri. [...] Chacun délimitait son espace... si vous vous absentiez, une autre personne venait et vous piquait la place ! Il fallait aller très vite sinon vous perdiez votre place... ça été beaucoup de travail pour affronter tout ça... ». Les invasions se sont effectivement mises en place très rapidement et en quelques jours seulement, d'après les témoignages, un fragment important des actuels quartiers de Brasilit et Vila Arraes a été occupé par les nouveaux arrivants. Des petits lots ont alors été délimités sur ces espaces en formant une zone irrégulière mais en maintenant néanmoins une certaine organisation dans le traçage des allées ou ruelles. Ces mouvements d'invasion prémédités et menés par une initiative collective ont permis à 6 enquêtés, informés du moment auquel allait se produire ces actions, d'accéder à la propriété.

Pour 14 enquêtés (Tableau 12), l'accès à la propriété s'est réalisé à travers l'achat d'un terrain ou d'un taudis dans ces espaces déjà « envahis ». A moindre coût, les habitants ont donc eu la possibilité de devenir propriétaires en auto-construisant un logement souvent précaire au départ (des taudis en planche de bois, bâches plastique, en terre, etc.) qui ont progressivement été consolidés et agrandis. L'achat d'un lot ou d'un taudis s'est réalisé de façon informelle, bien que la plupart des habitants possèdent un titre de propriété qui témoigne encore aujourd'hui de leur bonne foi dans l'acquisition de leur bien.

Les 26 enquêtés ayant accédé à la propriété à travers l'achat d'un logement consolidé dans les zones pauvres se retrouvent dans la même situation. En réalité, les titres de propriété dont ils disposent s'avèrent être, pour la plupart d'entre eux, des reçus de vente-achat où seules figurent les signatures de l'ancien propriétaire et de l'acheteur du bien. La certification par un acte juridique légal est inexistante, comme le montre cette Photographie 7, prise lors du déroulement d'un entretien auprès d'un habitant de Vila Arraes.

Photographie 1. Facture de vente immobilière – Recife, 2013

RECIBO DE COMPRA E VENDA

OUTORGANTE CEDENTE VENDEDOR: JOÃOINHO DOS SANTOS SILVA de RG nº 8.072.465-SDS-PE e CPF nº 084.206.674-80 residente e domiciliado nesta cidade.

OUTORGANTE CESSIONÁRIO COMPRADOR: MARILAN DOS SANTOS SILVA de RG nº 1.646.413-SSP-PE e CPF nº 234.533.384-72, residente e domiciliado nesta cidade.

OBJETO: CASA, situada na rua: 15 de Novembro 2 travessa nº 52 Bairro – Várzea - Recife – PE.

PREÇO E CONDIÇÕES: o Preço da presente compra e venda é de R\$ 3.500,00 (Três mil e Quinhentos reais) . Vendedor e comprador dão plena, geral e irrevogável quitação da quantia ora recebida, transferindo posse, direito e ações sobre o aludido objeto ao referido comprador, respondendo inclusive pela evicção de direito, e que satisfeitos e acordados e nada mais tendo a reclamar ou contestar em juízo ou fora dele, assinam o presente INSTRUMENTO PARTICULAR DE COMPRA E VENDA que levam as assinaturas dos contratantes.

Recife, 30 de Julho de 2012.

Joãoinho dos Santos Silva
VENDEDOR

Marilana dos Santos Silva
COMPRADOR

Testemunhas:

1- *Assis dos Santos Silva*

2- *Marilana dos Santos Silva*

Source : Titre de propriété factice de Joãozinho (68 ans, Vila Arraes)

Auteur : Pamela Quiroga, 2013

Au fil du temps, les enquêtés ayant acquis des lots de taille importante, ont peu à peu construit une ou plusieurs maisons sur le même lot, en assurant ainsi un logement à un ou plusieurs membres de la famille, notamment aux enfants ou aux petits-enfants, ou en valorisant ces habitations en les vendant ou en les mettant en location. Pour les ménages ayant acquis des lots de taille plus petite, les logements s'étendent généralement sur l'ensemble du lot et peuvent être compartimentés afin d'accueillir plusieurs ménages. La division du logement peut ainsi s'opérer au rez-de-chaussée ou bien, lorsque la construction d'un premier ou plusieurs étages a été entreprise. Les différents étages sont alors dédiés aux ménages respectifs. Cinq de nos enquêtés ont ainsi divisé leur logement ou construit une seconde maison dans le but de les mettre en location et ainsi bénéficier d'un revenu supplémentaire.

L'urbanisation et la densification de ces zones pauvres rendent de plus en plus difficile l'accès à la propriété des nouveaux arrivants qui n'ont d'autre choix que d'investir dans une résidence déjà construite, dont l'achat représente un coût initial important pour les plus démunis. En effet, les mouvements d'invasion qui avaient permis aux populations pauvres de s'installer quelques dizaines d'années plus tôt dans la ville de Recife ont aujourd'hui pratiquement disparu en raison du manque d'espaces disponibles dans le municiple. Afin d'épargner le capital nécessaire à l'acquisition d'un logement, les enquêtés ont dû développer de nouvelles stratégies résidentielles, comme le recours à la cohabitation ou à la location de logements vétustes et de petite taille, dans l'espoir d'épargner de quoi accéder à la propriété.

Ainsi Simone (65 ans, Brasilit), toujours locataire, éprouve des difficultés à assurer le paiement de ses loyers et elle est encore amenée à déménager régulièrement en raison de l'augmentation des loyers ou des expulsions qu'elle a pu connaître suite aux multiples retards de paiement. Les conditions de vie précaires de cette femme la mènent à résider dans des logements souvent insalubres et ne lui permettent pas de stocker des biens matériels volumineux – le logement de l'enquêtée n'est équipé que de quelques meubles et d'appareils électroménagers, mais elle ne dispose pas de réfrigérateur ni de gazinière ou de lit – car cela la contraindrait à louer un véhicule spécialisé lors des déménagements, un surcoût qu'elle ne peut pas assumer. Ainsi, l'instabilité résidentielle de Simone l'empêche d'améliorer sa qualité de vie quotidienne, ce qui influe aujourd'hui fortement sur la dégradation de son état de santé.

Bien que l'accession à la propriété se réalise de façon précaire et irrégulière chez les enquêtés, elle représente néanmoins un moyen de mettre un terme aux inconvénients de la location et aux contraintes d'une mobilité résidentielle subie. On a en effet constaté que plus l'accession à la propriété se réalise tardivement dans l'histoire de vie des habitants, plus on constate de fortes mobilités résidentielles chez les enquêtés. C'est le cas notamment des migrants et des habitants les plus démunis.

b) Les migrants et les plus démunis touchés par l'instabilité résidentielle

Le lieu où les enquêtés sont nés et ont vécu une période de leur enfance semble influencer de façon significative sur leur trajectoire résidentielle. En effet les enquêtés originaires de Recife ont acquis une stabilité résidentielle plus tôt que les migrants provenant d'autres municipes. Cette stabilité résidentielle, qui se traduit par la fin de l'itinérance résidentielle des habitants, s'acquiert principalement lors de l'accession à la propriété. En effet, les migrants ont accédé à la propriété à l'âge de 42 ans en moyenne alors que les *recifenses* ont acquis un logement à 29 ans (Tableau 12).

Si l'on considère le nombre d'années passées dans la résidence actuelle, il s'élève, en moyenne, à 16,6 ans pour les 41 enquêtés nés en dehors du municiple de Recife alors que les habitants originaires de la ville résident dans leur domicile actuel depuis en moyenne 26,4 ans. Pourtant, l'âge moyen des enquêtés nés en dehors de Recife s'élève à 71,6 ans alors que celle des *recifenses* atteint à peine 70 ans. Il semblerait donc, sur notre échantillon de 47

propriétaires (rappelons que l'enquête ne compte par ailleurs que trois locataires et deux personnes hébergées), que les migrants ont accédé à la propriété plus tardivement que les habitants originaires de Recife.

Les migrants, 41 enquêtés au total, ont souvent connu des difficultés à s'installer durablement dans un logement au moment d'arriver en ville. Le profil des migrants enquêtés se caractérise majoritairement par une extrême pauvreté avant leur arrivée à Recife, ce qui a limité leur choix résidentiel en ville. Les conditions de vie difficiles vécues par certains migrants avant d'arriver à Recife les ont par ailleurs marqués profondément :

« Là-bas, c'était vraiment trop pauvre, y'avait que des taudis ma pauvre dame... C'était trop pauvre, c'était une pauvreté infinie » (Nina, 72 ans, Brasilit) ;

« Le temps que j'ai passé là-bas [dans le sertão] n'a pas été du bon temps... c'était le temps des sécheresses, de la faim... mon père travaillait comme maraîcher, il travaillait toute l'année pour que l'on puisse manger l'année suivante... lorsqu'il pleuvait, ma mère allait chercher de l'eau dans le puits à ciel ouvert pour que nous puissions boire et se laver... c'était de l'eau sale mais c'était comme ça... » (Melissa, 64 ans, Vila Arraes).

En effet les migrants, majoritairement issus du milieu rural, dépendaient principalement de l'activité agricole aussi bien en termes d'emploi que de logement³⁴. Les grandes sécheresses, la précarité du travail et l'appauvrissement des campagnes les ont contraints à quitter ces espaces pour rejoindre la ville. Ainsi, la migration vers la ville était perçue comme une opportunité dans la quête d'une amélioration de leurs conditions de vie, notamment à travers l'accès au travail (Ribemboim, Gilvan, 2008). Ce sont majoritairement les jeunes qui ont alors entrepris la migration vers la ville : l'âge moyen des enquêtés lors de leur arrivée à Recife s'élève à 26 ans (Tableau 12). Néanmoins, l'arrivée des migrants en ville a été marquée, pour la plupart d'entre eux, par une période plus ou moins longue d'itinérance résidentielle. En effet, la moyenne du nombre d'années passées dans le premier logement à Recife ne dépasse pas les sept années et plus de la moitié des migrants ont passé moins de quatre ans dans ce premier logement. Les enquêtés évoquent ainsi des cohabitations provisoires avec d'autres membres de la famille qui leur ont permis un premier point d'ancrage dans la ville. Parallèlement, les migrants qui évoquent ne pas avoir eu un premier point d'accueil, faute de connaissances en ville, ont eu recours soit à des logements souvent insalubres dans des quartiers excentrés ou ont été hébergés par leur employeur. A l'opposé, la plupart des enquêtés qui sont nés à Recife ont toujours résidé avec des membres de leur famille ou seuls et leur mobilité résidentielle s'est davantage réalisée près du lieu de résidence antérieur. L'instabilité résidentielle des migrants a donc été déterminée par leur précarité : le nombre de

³⁴Les ouvriers agricoles étaient logés sur place, dans les grandes fazendas ou les *engenhos*. Ces derniers sont des grandes propriétés où se produit le sucre. Elles se composent des locaux de production, de la résidence du propriétaire et des logements destinés aux ouvriers.

déménagements réalisés par les migrants correspond à une moyenne de 5,7 déménagements par enquêtés alors qu'il s'élève à 4,2 pour les *recifenses*.

Bien que les migrants constituent un groupe visiblement plus fragile que les habitants originaires de Recife quant à l'accès à la propriété du logement, les fortes mobilités résidentielles observées depuis leur arrivée à Recife sont surtout liées à leurs conditions de vie. On a en effet constaté dans les entretiens que les habitants en situation précaire, notamment en raison des faibles revenus et d'une instabilité du travail, présentaient les plus fortes mobilités résidentielles. En ce sens, les enquêtés ayant déménagé deux fois ou plus en raison du travail (licenciements, embauches, recherche d'emploi, délocalisation de l'entreprise, changement de travail du conjoint, etc.) ont, en moyenne, changé de domicile 6,3 fois au long de leur trajectoire résidentielle. Les enquêtés qui n'ont jamais réalisé de mobilité résidentielle liée au travail ou ceux qui ont déménagé une fois pour ce motif comptent en moyenne 4,3 déménagements par personne (Tableau 13). Les mobilités des natifs de Recife ont été moins influencées par le travail : seul un enquêté né à Recife a évoqué avoir déménagé en ayant pour motif le travail. L'accession à la propriété explique en grande partie les faibles mobilités résidentielles : dès lors que les habitants acquièrent une stabilité résidentielle, les déménagements liés au travail cessent. Pour la plupart les enquêtés qui ont déménagé en raison du travail, on retrouve ceux pour qui l'hébergement chez l'employeur (en tant que domestique ou ouvrier) était le seul moyen, plus ou moins provisoire, de rester en ville. Certains déménagements de ces individus sont notamment liés à des licenciements, à la délocalisation de l'entreprise ou encore au propre déménagement de l'employeur.

Tableau 13. Nombre de déménagements par personne en raison du motif "travail" dans les zones de Brasilit, Vila Arraes, Cordeiro - Recife, 2013

	Personnes n'ayant jamais réalisé de déménagements pour le motif travail	Personnes ayant déménagé 2 fois ou plus pour le motif travail
Nombre d'enquêtés	23	11
Nombre moyen de déménagements réalisés par personne	4,3 déménagements	6,3 déménagements

Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Ainsi, une forte mobilité résidentielle peut refléter d'importantes situations de précarité chez les populations les plus démunies (Delaunay, 2007). Ce schéma était déjà perceptible lors des premiers entretiens exploratoires réalisés à Recife en 2011, qui montraient que les enquêtés les plus démunis avaient notamment subi des expulsions tout au long de leur parcours résidentiel en tant que locataires. La fragilité de leur statut les rendait vulnérables face aux propriétaires des logements mais également face aux pressions foncières et à l'accroissement de la ville qui les ont contraints de s'éloigner vers les périphéries, loin des centres dynamiques (Cunha, 1995), ou forcé à résider dans des logements insalubres ou de taille réduite avec plusieurs membres de la famille.

c) Un effet de genre limité

Les résultats de l'enquête ne révèlent pas de disparités majeures dans les mobilités résidentielles des hommes et des femmes. En effet, les mobilités résidentielles réalisées par les femmes aux cours du parcours de vie représentent en moyenne 5,2 déménagements par personne et les hommes ont en moyenne déménagé 5,5 fois dans leur vie. De plus, l'accession à la propriété du logement s'effectue, pour les deux sexes, aux alentours de 39 ans (39 ans pour les femmes et 39,5 ans pour les hommes). Par ailleurs, la part des principaux motifs de mobilité résidentielle soulevés n'indiquent pas de déséquilibres en fonction du sexe (Figure 18). Les événements familiaux (mariages ou unions, divorces ou séparations, décès d'un membre de la famille, naissance des enfants, mésententes familiales, etc.) sont le motif le plus récurrent pour les deux sexes, suivi des contraintes liées au logement (statut d'occupation, taille du logement, environnement défavorable, etc.), puis au travail (embauche, perte d'emploi, changement, etc.) et enfin aux cohabitations ou à la volonté des habitants à résider plus proche du lieu de résidence d'un ou plusieurs membres de la famille³⁵.

Figure 18. Part des déménagements au cours de l'histoire de vie des habitants de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro selon le motif des mobilités résidentielles et du genre – Recife



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Ainsi, les parcours résidentiels des enquêtés ont été marqués par une importante instabilité, notamment pour les migrants les plus pauvres (non-propriétaires) qui sont venus s'installer à Recife. L'accession à la propriété est alors le facteur déterminant de la réduction des mobilités résidentielles. Lorsque l'on observe le parcours des locataires, des hébergés ou des habitants ayant résidé chez leur employeur, les profils des individus plus précaires de l'échantillon se dégagent. Si les inégalités de mobilité s'identifient notamment par l'accès à la propriété, un autre facteur reste omniprésent dans les trajectoires résidentielles des enquêtés : les réseaux sociaux. Ils participent en effet dans l'accès au logement des enquêtés, ils déterminent en

³⁵ A partir des informations collectées durant les entretiens, seuls 29 enquêtés nous ont transmis les données nécessaires pour identifier les motifs de chaque déménagement. L'information enregistrée pour les 22 entretiens restant ne nous permettait pas de restituer avec précision les caractéristiques des trajectoires résidentielles de chaque individu.

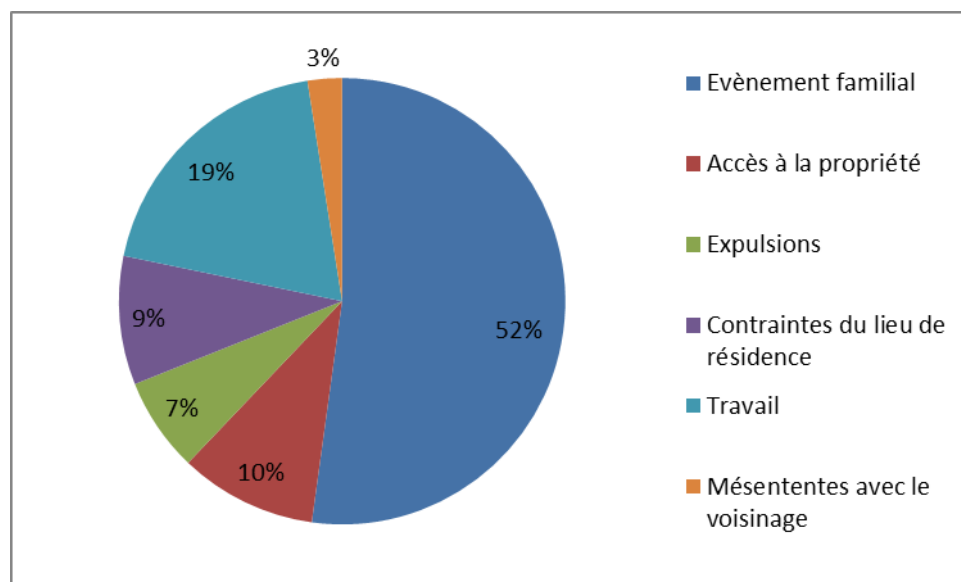
grande partie les trajectoires résidentielles et jouent un rôle important dans les stratégies mises en place par les habitants.

4.1.2. La famille et les réseaux relationnels au cœur des trajectoires résidentielles

Les mobilités résidentielles des enquêtés au long de leur histoire de vie se caractérisent par l'omniprésence de la famille, tant sur les choix du lieu de résidence, du motif de déménagement ou encore sur les stratégies résidentielles mises en place par les habitants (Tableau 14). Ce constat a déjà été vérifié dans les villes latino-américaines où le cycle de vie, marqué par d'importants changements dans les compositions familiales (unions ou séparations, décès d'un proche, naissance des enfants, etc.), représente un facteur explicatif des déménagements observés (Dureau, 2006a).

Ainsi, les événements familiaux (mariage, décès de proches, mésententes, ruptures, naissance des enfants, cohabitations, etc.) constituent le principal motif de déménagement chez les enquêtés, suivis par le motif « travail » (perte d'emploi, embauche, etc.) comme le montre la Figure 19. Enfin, quatre autres motifs sont également évoqués dans le parcours des enquêtés : les « contraintes du lieu de résidence », l'« accès à la propriété », les « expulsions » (par expropriation ou par loyers impayés) et les « mésententes avec le voisinage ».

Figure 19. Motifs des mobilités résidentielles évoqués par les habitants de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro au long du parcours de vie – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Tableau 14. Présentation synthétique des motifs de mobilité résidentielle observés dans le parcours de vie des enquêtés de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro – Recife, 2013

Motifs des mobilités résidentielles des enquêtés	Présentation synthétique
<i>Les évènements familiaux</i>	Ce motif regroupe les unions et les ruptures conjugales (mariage, concubinage, divorces, séparations), les mésententes familiales au sein du ménage, les naissances, les décès de proches et les cohabitations ou la volonté de se rapprocher géographiquement des membres de la famille.
<i>Le travail</i>	Il s'agit d'une perte d'emploi, d'une embauche, de la délocalisation de l'entreprise (lorsque les employés résidaient sur place) ou du déménagement de l'employeur (chez qui les employés domestiques résidaient). Ce motif concerne donc en grande partie les enquêtés qui ont travaillé chez l'employeur ou pour une entreprise qui les logeait
<i>Les contraintes du lieu de résidence</i>	Ce motif prend en compte les changements de domicile liés à la taille du logement, au prix du loyer, à la qualité du logement, à la localisation géographique du lieu de résidence (zones inondables, risques d'éboulement, terrains accidentés, etc.) et aux caractéristiques de l'environnement immédiat du logement (bruit, problèmes d'assainissement, etc.).
<i>L'accès à la propriété</i>	Cas des enquêtés auparavant locataires ou résidant chez l'employeur, qui décident de déménager pour devenir propriétaires.
<i>Les expulsions</i>	Ce motif concerne les locataires qui ont connu des expulsions par les propriétaires en raison de loyers impayés, de retards de paiements, ou de la volonté du propriétaire de récupérer l'usage de son bien. Il concerne également les propriétaires qui ont connu une expropriation de leur logement en raison des projets de renouvellement urbain ou de relogement social. Aucun enquêté ayant acquis son logement par invasion n'a été délogé en raison du caractère illégal de sa propriété.
<i>Les mésententes avec le voisinage</i>	Certains enquêtés ont déménagé en raison de mésententes avec le voisinage, du bruit occasionné par les voisins, des problèmes de drogue ou de violence, etc.

Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

La famille est alors le principal déclencheur des mobilités résidentielles des personnes enquêtées. Les mobilités résidentielles liées à la famille dépendent des rapports entretenus avec les proches et c'est à partir de ce constat que l'on identifiera les inégalités de mobilité.

Par ailleurs et au-delà de la famille, le réseau relationnel des individus, composé par des amis, par des collègues de travail, les membres d'une église ou d'une association, par des voisins ou des connaissances jouent également un rôle important dans les stratégies ou tactiques mises en place par les habitants dans l'accession à la propriété ou à la location et représentent souvent un soutien complémentaire au quotidien.

a) La famille et le réseau relationnel dans la formation des parcours résidentiels

Les différents témoignages collectés soulèvent l'importance des réseaux sociaux, notamment la famille, dans les histoires de vie. Ce sont ces réseaux qui ont orienté, guidé voire défini la trajectoire résidentielle des individus. Les soutiens reçus peuvent fortement influencer sur le parcours résidentiel. A titre d'exemple, on observe que l'accès au logement, en location ou en accession à la propriété, est souvent facilité lorsque les habitants mobilisent leurs réseaux. Ces derniers représentent des informateurs importants et peuvent éventuellement apporter une contribution économique dans l'accès au logement. Dans le contexte français, Vervaeke (1992) souligne que l'accès au logement est facilité lorsque les habitants mobilisent leur réseau social. Qu'il s'agisse d'un accès à la propriété ou à la location, l'auteure souligne que les habitants ou familles recourent fréquemment à leur réseau social : une étude menée à Lille a révélé que 53% des ménages ayant intégré un logement social en location, ont déclaré avoir bénéficié de l'aide d'un contact afin d'obtenir le logement. Pour les habitants de Recife, La prise de contact avec le réseau social lors de la recherche d'un logement en location ou en vente, est le seul moyen mis en place par les enquêtés pour trouver une résidence. Rappelons que la procédure d'achat, la mise en vente ou la location d'un logement dans une zone pauvre se déroule de façon informelle : l'information circule essentiellement de bouche à oreille et ne figure pas dans les annonces officielles. L'importance du réseau social dans la location ou l'achat d'un lot ou d'un logement a donc été primordiale pour les enquêtés. Ces derniers témoignent ainsi d'un fort soutien de leur entourage à l'heure d'entreprendre les recherches d'un logement bon marché. En ce sens, lorsque l'on s'installe dans un nouveau logement, quand bien même un changement de quartier se produit, les habitants connaissent au moins une personne qui réside à proximité.

Les réseaux sociaux hors famille, constitués des amis, des voisins, des collègues de travail ou de connaissances, peuvent jouer un rôle important dans l'accès au logement, notamment dans la diffusion de l'information mais aussi à travers des aides matérielles ponctuelles. Ainsi Camila (62 ans, Brasilit) et sa sœur, désireuses d'acheter ensemble une maison ont sollicité une aide à leurs employeurs respectifs, chez qui elles travaillaient en tant qu'employées domestiques, dans l'acquisition et la construction de leur bien : « *Moi, à mon travail, j'ai demandé à mon patron de me prêter de l'argent pour pouvoir acheter la maison... moi et ma sœur... ma sœur a demandé une partie à son patron et moi j'ai demandé l'autre partie.*

Quand on a réussi à rembourser, on leur a de nouveau demandé de l'aide pour pouvoir mettre des briques... et c'est comme ça qu'on s'en sort ! ». Melissa (64 ans, Vila Arraes), quant à elle, a bénéficié de l'aide de son voisinage et de ses collègues de travail dans la construction de sa maison : « *Mes enfants étaient petits...l'un avait 5 ans et l'autre 4 ans... à ce moment-là les gens ont commencé à m'aider pour faire la maison, pour mettre des briques... c'est les gens qui habitaient ici et ceux avec qui je travaillais... tout le monde m'aidait...du coup, ça nous est revenu pas cher...et je suis encore ici.* ». L'entraide du réseau relationnel est présente tout au long des histoires de vie des enquêtés mais elle apparaît néanmoins de façon épisodique, contrairement au soutien de la famille qui est continu et représente une influence conséquente dans les trajectoires résidentielles des habitants.

Ainsi, la famille constitue un facteur déterminant dans le choix des localisations résidentielles dans la ville latino-américaine (Dureau, 2000a). Une étude menée à Bogotá souligne que plus de 80% de la parentèle des habitants enquêtés réside dans le même arrondissement (ibidem). Dans le cadre de notre enquête, on observe le même constat : 37 enquêtés ont évoqué la présence d'au moins un membre de la famille dans la même zone pauvre de résidence.

Dans le contexte chilien, Lazo (2012) souligne par exemple l'importance du rôle des cohabitations dans l'identification du lieu de résidence des populations pauvres à Santiago du Chili. En effet, c'est notamment dans les années 1980, alors que le déficit de logement et les expulsions des habitants des logements informels étaient courants dans la capitale chilienne, que les populations pauvres ont souvent trouvé refuge chez des membres de la famille. Ces pratiques résidentielles récurrentes ont ensuite désigné comme « *allegados* » les personnes hébergées par un ou plusieurs membres de leur famille. Les trajectoires résidentielles identifiées au cours de notre enquête montrent également que la moitié des enquêtés ont réalisé au moins une cohabitation avec des membres de leur famille lors des transitions résidentielles ou pendant les périodes de crise.

La famille constitue ainsi une variable importante pour comprendre les choix de localisation résidentielle des habitants et elle représente surtout un facteur essentiel dans l'identification des inégalités de mobilité résidentielle.

b) La famille et les inégalités de mobilité résidentielle

On observe à Recife que les changements résidentiels des enquêtés (lors d'une perte d'emploi, d'un problème familial ou d'une mésentente avec le voisinage, ou encore lors d'une accession à la propriété) sont en effet souvent marqués par des phases de cohabitation familiale (en moindre mesure des cohabitations entre amis) qui constituent une entraide considérable dans le processus de stabilisation résidentielle. Ainsi, Les difficultés éprouvées lors des étapes de la vie varient en fonction du soutien reçu par les enquêtés : les individus hébergés par un membre de leur famille ont trouvé dans ces cohabitations une solution face aux difficultés pour se loger en ville. Les cohabitations lors des transitions résidentielles ont par exemple permis à certains enquêtés de bénéficier de l'aide de leurs proches lorsque, traversant une

période de pauvreté accrue, ils ne parvenaient pas à subvenir à leurs propres besoins. A l’opposé, les enquêtés n’ayant pas connu ce soutien temporaire dans les moments difficiles, ont souvent mis plus de temps à surmonter les situations de précarité résidentielle dans lesquelles ils se trouvaient.

On observe également un lien entre le nombre de déménagements et les cohabitations, lorsque les enquêtés sont hébergés gracieusement chez un membre de la famille. Les enquêtés ayant réalisé au moins une cohabitation avec un ou plusieurs membres de la famille³⁶ ont réalisé en moyenne 6,8 déménagements au cours de leur trajectoire résidentielle alors que les individus n’ayant jamais été hébergés chez un ou plusieurs membres de leur famille ont réalisé en moyenne 4,5 déménagements seulement. En ce sens, les entraides familiales favorisent la mobilité résidentielle des enquêtés et elles élargissent le champ des possibles, en termes d’accès au logement, des individus les plus démunis.

Les différentes formes de cohabitation intergénérationnelle au sein de la famille élargie, mais également les entraides matérielles ou immatérielles peuvent être un atout majeur pour les plus pauvres qui aspirent à une stabilité résidentielle. Le soutien obtenu par les habitants a essentiellement été déterminé à la fois par les caractéristiques des familles et le type de relations entretenues entre ses membres ainsi que par la localisation du lieu de résidence des proches. En effet, plus les liens familiaux sont faibles et le lieu de résidence des membres s’éloigne, plus les enquêtés ont éprouvé et éprouvent aujourd’hui des difficultés dans leur parcours résidentiel.

A titre d’exemple, lorsque l’on s’intéresse aux trois locataires de l’échantillon, dont deux éprouvent des grandes difficultés économiques aujourd’hui encore, on observe qu’ils n’ont pas eu recours à leur réseau social dans l’acquisition d’un logement. Simone (65 ans, Brasilit), qui a toujours eu des relations familiales conflictuelles et un réseau relationnel au comportement déviant, ne reste aujourd’hui en contact qu’avec sa fille : *« J’ai pas mal erré dans ma vie... j’ai déménagé beaucoup de fois ! j’ai vécu partout, je ne me souviens même pas de tous les endroits [...] j’ai squatté à Casa Amarela, dans une favela, avec mes collègues de boisson...on ne faisait que la fête, beaucoup de bêtises [...] et puis j’ai fait quelques boulots, logé par-ci par-là dans des petites chambres [...] j’ai beaucoup souffert... mon dernier compagnon ne faisait rien, il buvait de la cachaça du matin au soir [...] je n’ai jamais eu suffisamment d’argent pour m’acheter ma propre maison ».*

On retrouve également chez Luciana (68 ans, Cordeiro) un réseau social réduit durant son parcours de vie en raison notamment de sa volonté à s’éloigner de sa famille : *« Moi j’ai toujours aimé vivre seule ! j’ai eu 7 enfants mais je ne me suis jamais mariée... quand on m’a dit que je devais venir à Cordeiro j’ai refusé et j’ai préféré bénéficier d’une aide et je suis*

³⁶ Ont été exclues ici les cohabitations avec les membres de la famille réalisées avant le départ du domicile parental, et les cohabitations où les enquêtés étaient ceux qui accueillait chez eux un membre de la famille. Nous nous intéressons ici à la situation des enquêtés considérés comme « hébergés ».

allée m'installer [dans une zone pauvre] à Piedade [en location] pendant un an, puis dans une favela pas loin d'ici [en location]... mais comme y'avait trop de problèmes de drogue et de violence, c'est pour ça que je me suis mise d'accord avec ma fille et on est venues ici...en plus mes enfants sont tous en galère, donc je les aide un peu comme ça... mais j'espère sortir d'ici bientôt ».

Quant à Kleidson (62 ans, Vila Arraes), bien que sa situation économique semble stable et qu'il continue de maintenir de bonnes relations avec sa famille et son entourage, il ne maintient un lien très fort qu'avec sa fille pour qui il dédie tout son temps libre et une grande partie de ses revenus : « *Pendant la semaine moi je ne sors pas, je reste à la maison et par contre les week-end je vais voir ma fille, ou alors on sort boire un verre, ou manger quelque part, ou alors je vais chez elle... mais je fais que ça, je n'aime pas trop sortir. C'est compliqué pour moi d'acheter une maison parce que je n'ai pas les moyens... j'ai dépensé 25.000 reais pour faire construire la maison de ma fille ».*

Ainsi, les enquêtés qui ont reçu un soutien de la part de leur famille ou de leur réseau social ont mieux maîtrisé les périodes difficiles de leur parcours résidentiel. Inversement, l'instabilité familiale et les mésententes avec des membres de la famille ont parfois entraîné des mobilités résidentielles contraignantes. D'une manière générale, les formes de mobilité résidentielle sont étroitement liées à la dimension familiale et ce, tout au long de l'histoire de vie des habitants.

c) Les effets de la dimension familiale dans les trajectoires résidentielles : l'exemple de Dona Nova (82 ans) et de Livia (93 ans)

Les différents résultats obtenus durant l'enquête nous révèlent plusieurs variables qui viennent influencer les trajectoires résidentielles et les stratégies ou tactiques mises en place par les habitants. La dimension familiale serait ainsi l'un des principaux facteurs qui détermine en grande partie les inégalités de mobilité résidentielle. Dans une volonté de souligner les effets du facteur famille sur les trajectoires résidentielles des habitants, nous proposons ici de détailler le parcours résidentiel de deux de nos enquêtés : Dona Nova (82 ans, Brasilit) et Livia (93 ans, Brasilit).

Ces deux enquêtées ont été sélectionnées en raison de la précision des informations collectées lors des entretiens. Les deux habitants ont alors soigneusement détaillé leurs parcours en donnant des indications précises quant aux motifs de déménagement, à la composition des ménages, aux caractéristiques des lieux de résidence, à la période pendant laquelle s'est déroulé chaque événements et au type de relation entretenue avec les membres de la famille.

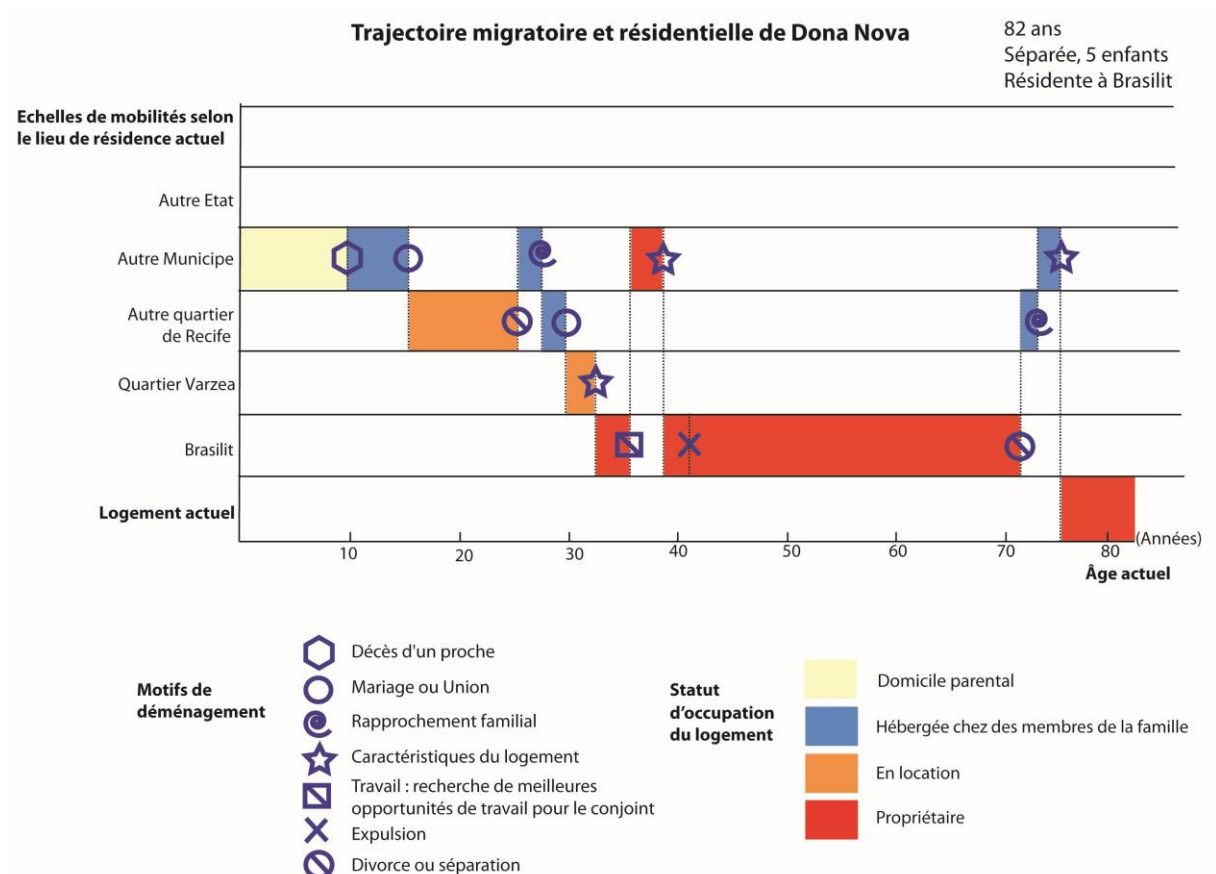
Dona Nova (82 ans) et Livia (93 ans) résident toutes les deux dans la zone pauvre de Brasilit et sont actuellement propriétaires de leur logement. Dona Nova réside aujourd'hui avec son fils et Livia vit seule. La particularité des trajectoires résidentielles présentées ici est que les enquêtées ont réalisé plus de neuf déménagements chacune, ce qui les positionne au-dessus de la moyenne de l'échantillon qui s'élève à environ cinq déménagements par personne.

Afin de saisir les différentes dimensions (temporelles, spatiales et sociales) traversées par les trajectoires résidentielles des individus, nous avons représenté ces parcours à partir de schémas structurés en fonction de l'âge des enquêtés (en abscisse) et de l'échelle spatiale parcourue (en ordonnée). A la trajectoire spatio-temporelle viennent s'ajouter les informations relatives aux motifs de déménagement et au statut d'occupation du logement. Le croisement de ces quatre données nous offre ainsi un aperçu des caractéristiques principales des parcours sélectionnés.

A travers ces deux parcours, on remarque l'importance des réseaux familiaux dans la localisation résidentielle, dans les motifs de déménagement et dans les stratégies mises en place par les habitants:

Pour Dona Nova, plus de la moitié de ses déménagements sont liés à des événements familiaux, comme le montre la Figure 20.

Figure 20. Trajectoire migratoire et résidentielle de Dona Nova (82 ans, séparée, 5 enfants, Brasilit)



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

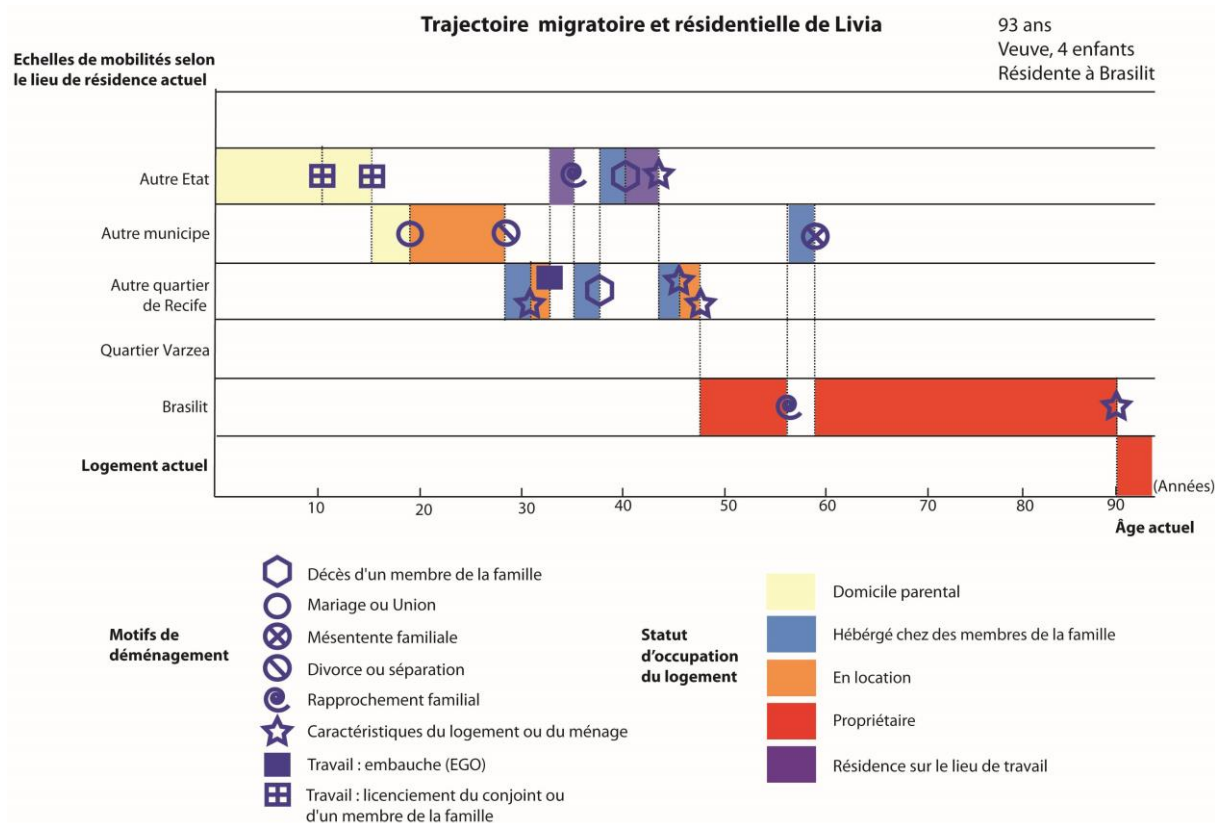
L'enquêtée est originaire d'Umbuzeiro, un petit village dans l'intérieur du Pernambouc. Suite au décès de sa grand-mère avec qui elle résidait, elle quitta son village lorsqu'elle avait 10 ans et alla vivre avec son oncle. C'est à l'âge de quinze ans, lorsqu'elle se maria, que Dona Nova

est arrivée à Recife avec son mari. Ils s'installèrent dans une maison en location, dans le quartier où résidaient les parents de son mari. Elle se sépara de son mari dix ans plus tard et elle se rendit avec ses quatre enfants chez son frère, qui habitait à la campagne, pendant une courte période de transition. Elle s'installa ensuite chez sa sœur à Recife, avec qui elle avait plus d'affinités et où elle résida pendant environ un an. Pendant cette période, l'enquêtée s'est vu obligée d'abandonner deux de ses enfants alors qu'elle éprouvait d'importantes difficultés économiques qui ne lui permettait pas de subvenir aux besoins de toute la famille. C'est lorsqu'elle fit la connaissance de son nouveau compagnon, que l'enquêtée et ses enfants allèrent s'installer avec lui, dans une petite maison en location dans le quartier Varzea. Deux ans plus tard, alors que Dona Nova avait eu son cinquième enfant, la famille apprit à travers leur réseau relationnel que des mouvements d'invasion s'organisaient à Brasilit : ils rejoignirent alors l'initiative et accédèrent ainsi à la propriété, lorsque l'enquêtée était âgée de 32 ans. Peu de temps après (2 ans), son compagnon, vendeur de fruits et légumes, décida de vendre son commerce en raison des faibles revenus qu'il rapportait au ménage. En espérant de meilleures opportunités d'emploi, la famille alla ainsi s'installer à la campagne, à Lagoa de Tarrega, où une partie de la famille du compagnon de Dona Nova résidait. A travers l'aide de celle-ci, ils réussirent à acheter une petite maison dans ce village. Mais en raison des conditions de vie déplorables (pas d'eau, ni d'électricité) qui ont provoqué des problèmes de santé pour Dona Nova, le retour à Recife est apparu nécessaire. Ils décidèrent donc de s'installer de nouveau à Brasilit – où ils avaient développé un réseau relationnel important et où une partie de la famille de Dona Nova y résidait – en achetant une petite maison. Deux ans après, l'expropriation de leur propriété par l'usine de matériaux du quartier les obligea à racheter un autre logement, dans la même zone pauvre. Après avoir résidé pendant 33 ans dans ce logement, l'enquêtée se sépara de son compagnon et partit vivre en cohabitation avec son fils pendant environ six mois, dans le quartier Imbura. Suite à l'invitation de sa cousine, l'enquêtée alla vivre avec elle à Surubim pendant un an. Lorsque Dona Nova récupéra la moitié du montant issu de la vente de son ancien logement à Brasilit, qu'elle avait acquis conjointement avec son ex-mari, elle acheta sa maison actuelle, dans la même zone pauvre. Elle y réside depuis sept ans avec un de ses enfants.

On retrouve dans le parcours de Dona Nova, comme pour celui de la plupart des enquêtés, que les motifs de déménagements réalisés au cours du parcours de vie de l'enquêtée sont majoritairement liés à des raisons familiales (décès d'un proche, mariage ou union, divorce ou séparation et les cohabitations avec un membre de la famille). L'entraide familiale se distingue également lors des cohabitations, au moment où Dona Nova a connu des ruptures conjugales et qu'elle a été hébergée par un membre de sa famille en attendant de trouver un logement. Enfin, Dona Nova a toujours résidé à proximité du lieu de résidence d'au moins un de ses enfants ou a cohabité avec l'un d'entre eux lors des ruptures conjugales. Toujours bien entourée aujourd'hui, l'enquêtée n'éprouve pas de majeures difficultés au quotidien.

Si l'on prend maintenant l'exemple de Livia, 93 ans (Figure 21), elle connut une forte instabilité résidentielle jusqu'à la quarantaine, étant locataire ou hébergée chez un membre de sa famille ou chez son employeur. Les motifs qui l'ont conduite à déménager au cours de cette période sont variés, tout comme la durée des séjours dans chaque logement.

Figure 21. Trajectoire migratoire et résidentielle de Livia (93 ans, veuve, 4 enfants, Brasilit)



Source : enquête 2011-2013

Auteur : Pamela Quiroga

A 18 ans, Livia quitta le domicile parental pour s'installer avec son mari dans le même municpe, à Limoeiro, où ils vécurent pendant dix ans dans une maison en location. La séparation avec son mari déclencha le départ de Livia vers Recife, seule, alors que son ex-mari resta à Limoeiro avec leurs quatre enfants. Elle résida alors avec sa sœur et le mari de celle-ci pendant trois ans, dans le quartier Casa Amarela. Elle travailla en tant que femme de ménage dans une résidence d'étudiants et lorsque sa situation économique lui permis de quitter le domicile de sa sœur, elle alla s'installer dans une petite chambre en location dans le même quartier. Suite à une proposition de travail par une collègue, Livia se rendit à São Paulo où elle résida pendant deux ans chez son employeur, en tant que domestique. La dégradation de l'état de santé de son père poussa l'enquêtée à revenir vivre à Recife pour prendre soin de lui. Suite au décès de ce dernier, un an après, elle repartit avec sa mère à São Paulo où elles s'installèrent chez le frère de l'enquêtée. Lorsque sa mère décéda un an plus tard, Livia décide de quitter le domicile de son frère en s'installant chez son employeur à São Paulo, toujours en tant que domestique. Elle y resta trois ans. Désireuse de vivre dans son propre logement, elle décida de quitter São Paulo et de rentrer à Recife où elle se logea, dans un premier temps,

chez sa sœur pendant environ un an, avant de trouver une location bon marché dans un autre quartier. Peu de temps après, elle acheta une maison consolidée à Brasilit lorsqu'elle avait 48 ans. Une cousine de l'enquêtée résidait alors à Brasilit et c'est elle qui l'informa de la vente de cette maison. Huit ans après, elle décida d'aller s'installer de nouveau avec sa sœur à Cabo Santo Agostinho, municipe limitrophe de Recife. Elles désiraient résider plus près l'une de l'autre et elles firent alors construire une deuxième maison dans le même lot. Suite à des mésententes avec sa sœur, Livia revint s'installer à Brasilit deux ans plus tard où elle acheta une nouvelle petite maison. Elle trouva cette maison grâce à l'aide de sa cousine et de sa fille, qui désormais résidait dans le quartier. Elle déménagea une dernière fois à 90 ans dans un logement de taille plus réduite que l'antérieur qu'elle estimait trop grand pour y vivre seule. Une amie du quartier, qui lui racheta son ancien logement, l'aida à trouver son actuelle maison où elle y réside depuis 3 ans.

Le parcours de Livia se caractérise notamment par l'absence de ses enfants, tant dans la composition des différents ménages que dans les formes de soutien qu'elle a pu bénéficier au cours de sa trajectoire résidentielle. Pourtant, la présence d'autres membres de la famille est très forte durant son parcours et ils ont fortement déterminé, comme pour Dona Nova, la localisation résidentielle de l'enquêtée. Ici encore, les cohabitations observées traduisent un hébergement provisoire, périodes pendant lesquelles l'enquêtée connaît des problèmes familiaux ou est à la recherche d'un nouveau logement. Aujourd'hui pourtant, Livia réside seule et ne reçoit de l'aide que de sa nièce, âgée de 72 ans, alors qu'elle est en perte d'autonomie. Elle envisage ainsi de déménager chez sa nièce qui réside dans un autre quartier de la ville car elle a désormais peur de vivre seule : *« Je me sens isolée ici... une personne de mon âge qui habite seule... à n'importe quel moment on peut s'effondrer... donc moi j'ai peur ! J'ai peur de mourir ici alors que mes voisins pensent que je suis sortie quelque part... »*.

Ainsi, comme pour Dona Nova et Livia, la dimension familiale dans la trajectoire résidentielle est un facteur incontournable, tout comme l'accession à la propriété, dans l'identification des inégalités de mobilité résidentielle au long du parcours de vie. Ces deux variables seront également déterminantes dans les inégalités de mobilité quotidienne observées au troisième âge, comme nous le développerons dans le chapitre 5. Avant d'aborder ce point, il est alors important de connaître les pratiques résidentielles et les conditions de vie spécifiques qui sont observées au troisième âge.

4.2. Les nouvelles conditions de vie à l'entrée dans le processus de vieillissement

L'analyse des conditions de vie des habitants est une variable importante dans l'étude des inégalités de mobilité. Dans les quartiers populaires de Recife, on observe dans un premier temps une amélioration des situations économiques pour une grande partie des enquêtés à l'entrée au troisième âge grâce aux nouveaux revenus issus des retraites et des aides sociales accordées par la protection sociale brésilienne. Ces nouveaux revenus, conjugués à la

diminution des dépenses quotidiennes des personnes âgées – en raison de la décohabitation des enfants et d’une accession à la propriété quasi généralisée – et un soutien fréquent de la famille, ce qui permet une amélioration des conditions de vie des enquêtés. Nous verrons pourtant, dans un deuxième temps, que les conditions de vie varient entre individus et que des inégalités se dégagent en fonction du sexe, de l’âge, de l’état de santé, des situations résidentielles et des caractéristiques des familles et des ménages.

4.2.1. L’entrée dans le troisième âge, une amélioration globale de la situation économique des pauvres

Contrairement à ce qui est observé dans de nombreux des pays latino-américains, le passage au troisième âge signifie actuellement une amélioration de la situation économique des plus pauvres au Brésil (Coutrim, 2010 ; Saad, 2004 ; Camarano, 2003). Celle-ci est rendue possible grâce à une large couverture des rétributions octroyées par la couverture sociale brésilienne. Les aides sociales, les retraites et les pensions sont une source importante voire dominante dans le revenu des ménages âgés et pauvres. Par ailleurs, les personnes âgées bénéficient de nouveaux avantages, comme la gratuité des transports collectifs à partir de 65 ans, qui réduisent les dépenses quotidiennes et contribuent à l’amélioration des conditions de vie des plus démunies. Enfin, les aînés jouissent souvent d’un soutien matériel de la part des générations plus jeunes, notamment de leurs enfants, lorsque celles-ci en ont les moyens. Inversement, si ces dernières éprouvent des difficultés économiques, les aînés semblent en mesure de leur apporter un soutien significatif au quotidien.

a) La Prévoyance Sociale brésilienne : un gage économique pour les personnes âgées pauvres

La *Prévoyance Sociale* propose, comme on l’a souligné dans le Chapitre 1, une large couverture sociale pour l’ensemble de la population. Ainsi en 2009, 85,5% de la population brésilienne de plus de 64 ans bénéficiait d’un revenu lié à la retraite ou aux pensions accordées par l’Etat (PNAD³⁷).

Dans le contexte latino-américain, on observe que les nouveaux revenus du troisième âge, essentiellement composés des retraites et des pensions, font reculer l’incidence de la pauvreté dans sept pays : Argentine, Brésil, Chili, Uruguay, Mexique, Colombie et Costa Rica (Guzmán, 2002). Si l’on prend l’exemple du Brésil, on constate que, parmi la population la plus pauvre, les personnes âgées représentent souvent les situations économiques les plus stables et subviennent fréquemment aux besoins d’autres générations (Coutrim, 2010). Selon l’IBGE les revenus des personnes âgées du pays s’élevaient, en moyenne, à 1.512 reais per capita et par mois en 2010, soit 1,6 fois supérieur au revenu moyen de la population active occupée. Le taux de personnes âgées dans le total des chefs de ménage n’a augmenté que de deux points entre les deux derniers recensements, passant de 20% en 2000 à 22% en 2010, ce qui reflète une surreprésentation des personnes âgées, qui ne représentaient que 8,6% et 9,5%

³⁷ La *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicilio* (Recherche Nationale par Echantillon de Domicile) est une recherche réalisée par l’IBGE.

de la population totale en 2000 et 2010 respectivement. Ainsi, plus d'une personne âgée sur deux (61%) étaient chef de ménage lors des deux derniers recensements. Par ailleurs, les ménages composés d'au moins une personne âgée présentent moins de risques de connaître des situations d'indigence: en 2010, seuls 4,5% des foyers dont le chef de ménage était une personne âgée présentait des revenus per capita inférieurs à 70 reais³⁸ par mois (IBGE). Selon Camarano (2002), les revenus des personnes âgées représentaient en moyenne 52,5% du total des revenus des ménages où ils vivaient en 1998.

Ainsi, la situation économique des aînés dans un contexte de pauvreté est relativement favorable au Brésil, contrairement à celle vécue par les populations âgées dans de nombreux pays d'Amérique latine. Selon Guzman (2002), l'Argentine, l'Uruguay, le Chili et le Brésil se distinguent par des systèmes de retraites plus favorables et une offre importante d'aides sociales qui assurent un certain niveau de revenu à une bonne partie de la population.

Ce constat se vérifie auprès des personnes enquêtées à Recife: leur situation économique semble s'améliorer lorsqu'ils entrent dans le troisième âge. Les nouveaux revenus accordés par l'Etat, à travers les retraites ou les aides sociales, équivalent au salaire minimum, confère aux habitants une stabilité économique dont ils ont rarement bénéficié au long de leur vie. En ce sens, plus des deux tiers des enquêtés, qui soulignent les situations de précarité qu'ils ont subies durant leur vie, sur le plan économique, du travail, du logement ou encore familial, mentionnent également que leurs conditions de vie se sont améliorées au troisième âge. Le premier facteur évoqué chez les enquêtés est d'ordre économique : les aides sociales de l'Etat ou les pensions, qui assurent le salaire minimum aux personnes âgées, représentent un réel soulagement. Rappelons qu'à partir de 65 ans, le BPC est attribué à toutes les personnes âgées appartenant à des ménages dont les revenus per capita n'atteignent pas un quart du salaire minimum.

Bien que réduits, ces revenus sont un gage d'indépendance et octroient aux enquêtés une plus grande sérénité pour surmonter les difficultés quotidiennes, comme l'attestent les témoignages suivants :

« Au début, j'ai souffert, j'ai souffert beaucoup, mais ensuite ça s'est amélioré : aujourd'hui je suis millionnaire ! Dieu m'a donné une très bonne santé... ma vie s'est énormément améliorée... la vie de personne âgée, c'est une vie merveilleuse ! » (Nina, 72 ans, Brasilit³⁹) ;

« En regardant la situation dans laquelle j'étais 38 ans en arrière, aujourd'hui je suis riche ! Parce qu'avant, je gagnais très peu et je n'avais pas ma propre maison, j'habitais chez les autres, chez ma patronne... et aujourd'hui, j'ai ma maison, j'ai mon pain... alors aujourd'hui, les choses vont beaucoup mieux ! » (Camila, 62 ans, Brasilit) ;

³⁸ L'équivalent à environ 23 euros.

³⁹ Cf. Tableau des profils des enquêtés, Chapitre 3.

« Je trouve la situation beaucoup mieux, même si je continue d'avoir des ennuis, je trouve que ça va mieux parce que je suis chez moi, je reçois mon argent, je sais ce que je dois, je sais ce que je vais dépenser, je sais faire le calcul de mon budget par mois... j'ai de l'eau, j'ai de l'électricité, j'ai un téléphone, j'achète mon gaz, je fais mes courses... » (Taciara, 81 ans, Brasilit) ;

« En regardant les situations par lesquelles je suis passée, aujourd'hui je suis Tatiany la millionnaire ! (rires) de tout ce que j'ai enduré, oh mon dieu ! Je suis riche maintenant ! » (Tatiany, 65 ans, Vila Arraes).

Les revenus aujourd'hui perçus permettent également aux enquêtés d'échapper à la précarité du travail qui autrefois était source d'angoisse pour un certain nombre d'entre eux : « Ma situation est bien meilleure, c'est clair ! Parce que j'ai la tranquillité de ne pas devoir courir après un travail, aujourd'hui si un job apparaît je le prends et s'il n'y en a pas, je m'en fiche tu comprends ? L'autre jour, mon frère m'a appelé pour gagner 500 reais par semaine, mais il fallait que je fasse 40kms aller, 40 kms retour... je lui ai dit : « il n'est pas question que je le fasse ! » » (Keidson, 62 ans, Vila Arraes). De cette façon, les revenus perçus au troisième âge élargissent le champ d'action des habitants, en les dispensant de la pénibilité du travail, de longs et d'inconfortables trajets domicile-travail et du stress engendré par la précarité de l'emploi. Profitant de plus de temps libre, les aînés peuvent ainsi développer davantage d'activités de loisirs et faire de nouveaux projets de vie.

b) La diminution des dépenses quotidiennes et les entraides familiales

La gratuité des transports en commun à partir de 65 ans, la propriété quasi généralisée du logement et la décohabitation des enfants sont autant de facteurs qui réduisent les dépenses quotidiennes des personnes âgées et pourraient faciliter la réalisation de leurs activités quotidiennes. Dans le cadre de notre enquête, sur les 51 personnes interrogées, 29 ont estimé que leur condition économique s'était améliorée contre 4 qui évoquent une dégradation de leur situation (5 habitants ont mentionné que leur situation restait inchangée et 13 n'ont pas évoqué ce sujet). Parmi ces 4 enquêtés, 3 sont des hommes qui ont vu leurs revenus diminuer au passage à la retraite car le salaire perçu pendant la vie active était supérieur au montant du salaire minimum qu'ils perçoivent aujourd'hui. Eprouvant des problèmes de santé, ces enquêtés se voient empêchés de poursuivre leur activité professionnelle et, par conséquent, de maintenir leurs anciens revenus. Quant à Marissa (65 ans, Cordeiro), n'ayant jamais cotisé à la *Prévoyance Sociale* et ne pouvant prétendre au minimum vieillesse (car le compagnon avec qui elle habite perçoit un salaire minimum), elle ne perçoit aujourd'hui aucun revenu et son état de santé ne lui permet plus de travailler : « Je trouve que c'est pire qu'avant... j'aimais bien travailler chez mes patrons... je trouve ça vraiment barbant de devoir dépendre des autres...mais quand ma jambe m'a lâchée, j'étais foutue... ». Pour ces quatre enquêtés, l'habitude prise de revenus plus élevés avant le passage à la retraite les soumet aujourd'hui à des difficultés économiques. Il s'agit pourtant de cas spécifiques puisqu'une large majorité de l'échantillon a évoqué une amélioration progressive de leur situation économique, notamment

en raison de la baisse des dépenses du ménage. Deux facteurs principaux semblent avoir marqué l'amélioration des conditions de vie des habitants : la propriété du logement et le départ des enfants du domicile parental.

Rappelons que sur notre échantillon, 46 enquêtés sont propriétaires de leur logement contre 3 locataires et 2 hébergés. L'accession à la propriété majoritairement acquise avant l'entrée dans la vieillesse, place les enquêtés dans une position économique plus confortable qu'auparavant : *« c'est beaucoup mieux parce que j'ai une maison... Autrefois, j'étais locataire et je commençais le mois endetté, mais pas ici, la maison est à nous, on a le devoir de payer l'électricité, l'eau les services dont on a besoin... des choses qu'on paye... la situation est meilleure »* (Cesar, 65 ans, Vila Arraes). L'enquêté souligne alors avoir vécu des situations stressantes en tant que locataire : *« On habitait dans une maison louée, vous savez... On payait toujours avec du retard...on avait un mois de retard... et là, les propriétaires réclamaient... donc à ce moment, on devait déménager le soir, on n'avait pas beaucoup de meubles... on déménageait la nuit... [...] quand j'ai commencé à travailler j'ai pu assumer le paiement des loyers... »*.

Par ailleurs, certains habitants ont souligné l'importance de l'émancipation des enfants dans l'amélioration de leurs conditions de vie : *« J'ai déjà travaillé beaucoup et aujourd'hui je ne stresse plus... car j'avais un petit gars et j'avais beaucoup de stress... mais plus maintenant... chacun est maître de son destin maintenant... »* (Arlinda, 82 ans, Brasilit) ; *« la situation est beaucoup mieux qu'avant parce que j'ai travaillé beaucoup et maintenant que les enfants sont grands, c'est beaucoup moins angoissant »* (Luciana, 68 ans, Cordeiro). Le départ des enfants du domicile familial réduit les responsabilités familiales des parents et soulage le budget du ménage. En ce sens, le cumul de ces différents facteurs au troisième âge (percevoir une aide sociale liée à la vieillesse, être propriétaire de son logement, ne plus avoir d'enfants à charge) compose un cadre favorable dans l'amélioration des conditions de vie des enquêtés.

La solidarité matérielle et immatérielle au sein de la famille est également un facteur explicatif récurrent évoqué par les enquêtés dans l'évolution de leurs conditions de vie. Pour Saad (2004 :173), l'entraide entre parents et enfants constitue un quasi « contrat intergénérationnel » chez les familles latino-américaines, contrat qui est né de *« normes traditionnelles, aussi bien imprégnées culturellement qu'imposées à travers des pressions sociales, qui semblent renforcer cette situation en agissant comme une force motivante dans l'intensité des flux d'entraide entre les générations »*. En effet, la famille élargie est omniprésente dans la vie des habitants : en cohabitation ou résidant dans le même quartier, les membres d'une même famille tendent généralement à se côtoyer quotidiennement.

La proximité géographique et affective avec les membres de la famille facilite l'accompagnement des aînés qui bénéficient souvent d'un soutien matériel lorsque les enfants ou petits-enfants en ont les moyens. Cette aide matérielle des proches envers les personnes

âgées se traduit principalement par l'apport de denrées alimentaires ou le versement sporadique de petites sommes d'argent qui contribuent au confort de vie.

Ainsi, les enquêtés bénéficiant d'une aide de la part de leurs proches éprouvent un sentiment de sécurité et de soulagement :

« *Maintenant c'est beaucoup mieux car tous mes enfants m'aident... c'est beaucoup mieux !* » (Miranda, 70 ans, Vila Arraes) ;

« *Il y a l'aide de mes enfants, Dieu merci ils m'aident quand ils le peuvent avec l'alimentation, ils me laissent un peu d'argent quand ils en ont...* » (Samuel, 67 ans, Vila Arraes).

Dans le cadre de notre enquête, l'entraide intergénérationnelle est particulièrement présente chez les femmes, notamment entre mères et filles mais aussi entre grand-mères et petites-filles ou encore entre belles-mères et belles-filles. Par ailleurs, le principal soutien reçu par les hommes âgés enquêtés provient majoritairement des femmes de leur entourage. Dans un contexte européen, Pennec (2006) observe que lorsque les personnes âgées qui recherchent un réconfort auprès de leur famille, celles-ci se tournent plus couramment vers les femmes. Les affinités entre femmes sont particulièrement fortes, notamment entre mère et fille, ce qui favorise l'entraide quotidienne entre les femmes. Dans le cadre de notre enquête, le type d'aide apporté par les femmes aux personnes âgées est souvent lié à la réalisation des tâches domestiques, des courses, des achats ou des démarches administratives. Ces femmes sont par ailleurs particulièrement vigilantes quant à l'état de santé des enquêtés et souvent, elles surveillent de près le suivi médical des aînés. A l'opposé, lorsque les hommes apportent un soutien aux personnes âgées, il s'agit souvent d'une aide matérielle traduite par des versements d'argent ou par l'achat d'articles de première nécessité. Ces résultats convergent avec ceux observés dans les pays d'Amérique latine où l'aide financière octroyée par les hommes, toutes générations confondues, est plus importante que celle apportée par les femmes (Saad, 2002).

En contrepartie, le soutien des personnes âgées envers les générations plus jeunes peut également favoriser l'épanouissement des aînés dans leur processus de vieillissement. En effet, l'entraide intergénérationnelle et les bonnes ententes familiales pourraient avoir un effet bénéfique sur la santé psychologique et le bien-être des personnes âgées qui, à travers les différentes formes de services rendus, contourneraient le sentiment d'inutilité évoqué par Torre (2010). Le soutien des aînés apporté aux générations plus jeunes se manifeste sous tous les types d'aide évoqués précédemment. Les femmes sont particulièrement présentes dans l'aide à la réalisation des tâches domestiques (entretien du domicile, réalisation des repas, garde des enfants ou petits-enfants), dans la prise en charge des malades (achats de médicaments, accompagnement aux centres de santé, écoute et soutien quotidiens, etc.) et dans l'accompagnement lors des sorties. La nature des entraides descendantes (des parents

vers les enfants ou petits-enfants) dépend de l'état de santé des femmes âgées. Lorsqu'elles n'éprouvent pas de difficultés particulières, elles se montrent particulièrement actives dans la garde ou la prise en charge des petits-enfants et dans l'accompagnement des malades. Alors que l'aide apportée par les femmes relève souvent d'un soutien immatériel, celle assurée par les hommes, qu'elle soit ascendante ou descendante, s'inscrit davantage dans le soutien matériel.

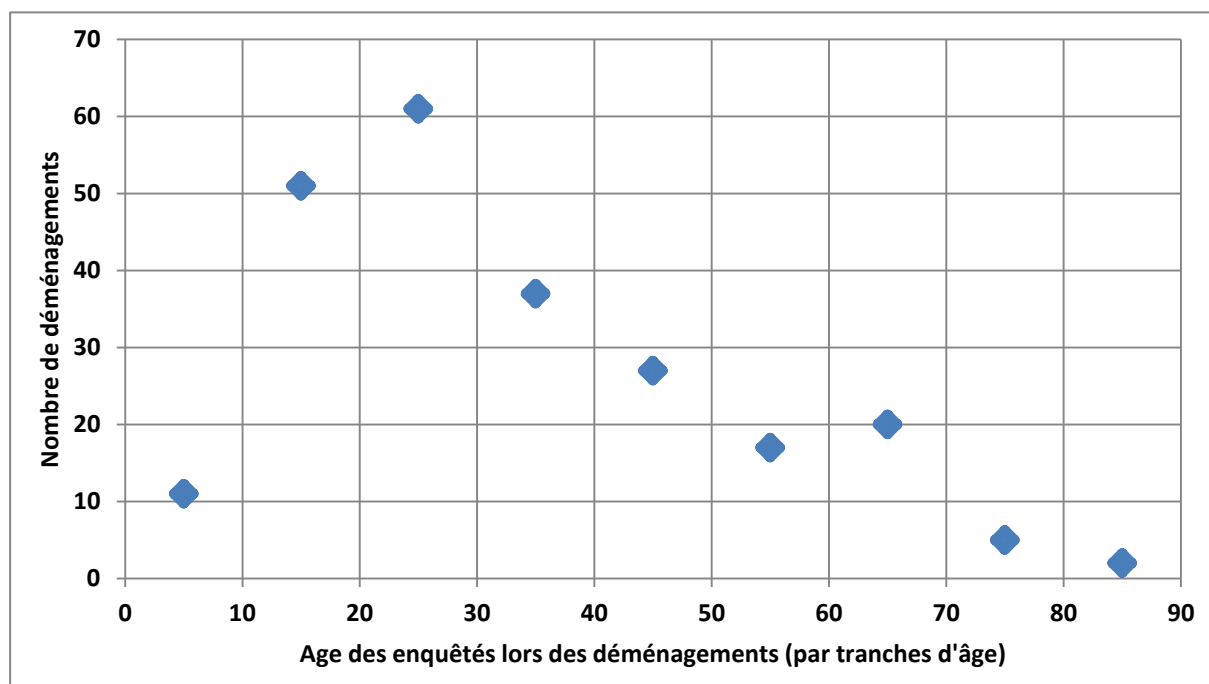
Comme l'observe Chétry (2010), dans le contexte *recifense*, les formes d'entraide entre les individus des zones pauvres sont omniprésentes, diverses et parfois déterminées selon le type de relation sociale existant entre les habitants : le voisinage, par exemple, apporte rarement une aide financière, pourtant sa présence, lorsqu'il y a bonne entente entre individus, peut être fondamentale dans l'épanouissement des personnes âgées. Ainsi, les interactions des aînés avec les membres de la famille, avec leur réseau amical ou avec le voisinage jouent un rôle important dans le bien-être des individus, comme nous le développerons dans la section 4.2.2.

Ainsi dans le contexte brésilien, Ferreto (2010 :34) souligne que l'entrée dans la vieillesse pourrait être un « *moment propice aux nouvelles conquêtes pour le plaisir et la satisfaction individuelle. Le savoir et l'expérience vécus peuvent contribuer à la réalisation de projets inachevés et, à travers ceux-ci, au renforcement des relations sociales entre les générations.* ». Les nouveaux revenus, le rallongement du temps libre et les nouveaux liens familiaux mis en place à travers les formes d'entraide peuvent, comme nous l'avons évoqué plus haut, contribuer à l'amélioration des modes de vie et à la réalisation de nouveaux projets chez de nombreuses personnes âgées des classes populaires.

c) L'acquisition d'une stabilité résidentielle

Les résultats de notre enquête confirment les mêmes tendances observées à l'échelle latino-américaine : les trajectoires résidentielles des enquêtés sont marquées par une grande instabilité en début de parcours, puis, progressivement, les habitants acquièrent une forte stabilité qui est notamment liée à l'accession à la propriété. La Figure 22, montre la répartition des 234 déménagements répertoriés lors de notre enquête en fonction de l'âge des enquêtés au moment de la mobilité résidentielle. On observe alors que près de 50% des déménagements répertoriés ont été réalisés lorsque les enquêtés avaient entre 10 et 30 ans. A partir de 30 ans, on enregistre une diminution progressive du nombre de déménagements jusqu'en fin de cycle de vie avec néanmoins une légère hausse entre 60 et 70 ans.

Figure 22. La répartition du nombre de déménagements en fonction de l'âge des habitants de Brasil, Vila Arraes et Cordeiro lors du changement de domicile – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Comme nous l'avons souligné dans la section précédente, le statut d'occupation des logements est l'une des variables qui influe fortement sur le parcours résidentiel des enquêtés. On observe des mobilités résidentielles accrues chez les locataires et, lorsqu'ils deviennent propriétaires, les mobilités chutent et les habitants tendent à résider sur une longue période, voire définitivement dans leur logement.

Résultat d'un objectif de vie souvent atteint avant l'entrée dans la vieillesse, le statut de propriétaire est prédominant dans l'échantillon de notre enquête, avec 46 propriétaires sur 51 enquêtés. Par ailleurs, la sédentarité résidentielle au troisième âge est fortement représentée dans notre échantillon à travers le calcul de la moyenne du nombre d'années passées dans la résidence actuelle qui s'élève à 18,2 ans. Cette moyenne inclut les habitants de Cordeiro (9 enquêtés) qui résident dans l'ensemble de logements sociaux depuis au maximum neuf ans, au moment où le Conjunto a ouvert ses portes. Ainsi, on constate des mobilités résidentielles très faibles après 60 ans ; elles correspondent à une moyenne de 0,8 déménagements par enquêté alors qu'elles s'élèvent à une moyenne de près de cinq déménagements par personne réalisés avant 60 ans. Au total, seuls 20 enquêtés ont réalisé un ou plusieurs déménagements à 60 ans ou plus et seulement trois enquêtés ont réalisé une mobilité résidentielle à plus de 75 ans. Ainsi, plus l'avancée en âge est importante et plus on observe de très faibles mobilités résidentielles.

Bien que la permanence dans la résidence actuelle semble souhaitée, il est toutefois important de souligner que les possibilités de déménager dans un autre logement restent réduites pour les enquêtés. En effet, l'acquisition d'un logement, bien qu'informel, constitue une garantie pour les enquêtés qui pourraient difficilement accéder à la propriété dans un autre quartier ou dans un logement formel. Déménager signifie donc une prise de risque qui pourrait mener les habitants à résider dans un quartier moins bien équipé en termes de commerces et services, à s'éloigner de leurs proches ou encore à demeurer dans un logement insalubre. Ainsi, les enquêtés qui ont réalisé un ou plusieurs déménagements au troisième âge sont, pour la plupart, restés dans le même quartier de résidence et l'accès à un autre logement s'est souvent réalisé grâce à l'aide de leur réseau social. Seuls les habitants de l'ensemble Cordeiro ont à la fois connu un changement de quartier et un nouveau type de logement, en passant d'un bien informel à une propriété légale.

Bien que les enquêtés présentent des caractéristiques communes quant à leur situation socio-économique, on identifie néanmoins des disparités entre individus qui façonnent leurs conditions de vie et par conséquent leurs pratiques quotidiennes sur le territoire.

4.2.2. Des conditions de vie pourtant assez différentes d'une personne âgée à l'autre

Bien que l'on observe une amélioration globale des conditions économiques des enquêtés, les inégalités entre individus persistent pourtant au troisième âge, même au sein d'un même groupe social. Ces dernières se dégagent lorsque l'on se penche sur le profil sociodémographique des enquêtés, la situation résidentielle de ces derniers et les caractéristiques des ménages et des familles. Les différentes conditions de vie soulevées dans cette section auront un impact important dans les pratiques de mobilité et notamment dans le degré de difficulté éprouvé par les habitants pour se rendre mobiles.

a) Les inégalités sociodémographique entre individus

En considérant les caractéristiques sociodémographiques des individus, trois variables saillantes laissent apparaître d'importantes inégalités chez les enquêtés : le sexe, le revenu et l'état de santé. Il est important ici d'analyser les principaux facteurs d'inégalité entre les personnes enquêtées car, comme nous l'aborderons dans le chapitre 5, ils ont un impact majeur sur les pratiques de mobilité des habitants.

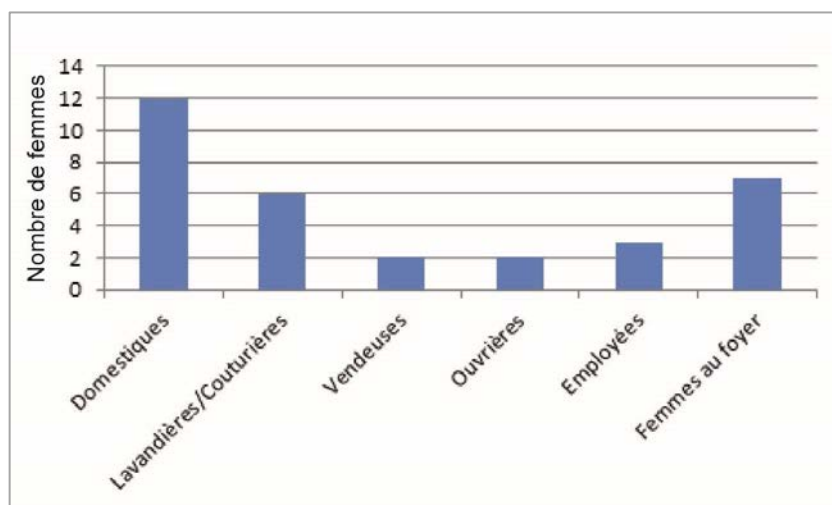
- Les inégalités hommes-femmes :

Bien qu'aujourd'hui le départ à la retraite ne représente plus le début d'une nouvelle précarité pour les brésiliens des milieux pauvres, on observe des inégalités de revenus entre hommes et femmes dans les pensions : En 2002, les femmes recevaient en moyenne une pension de 37% inférieure à celle des hommes (ONU, 2002 ; cité par Belo, 2011). Sur l'ensemble des personnes âgées qui ne percevaient aucun type de revenus issu de la *Prévoyance Sociale*, correspondant à 14,5% des 60 ans ou plus en 2000, 80% étaient des femmes (Camarano et al., 2004). Les femmes âgées sont donc plus vulnérables en termes de revenus que les hommes, en raison d'une présence plus faible sur le marché du travail au cours de leur vie et par

conséquent, elles sont moins nombreuses que les hommes à avoir cotisé à la *Prévoyance Sociale*, ce qui les prive aujourd’hui d’une partie des revenus liés à la retraite (Camarano, 2003).

On observe par ailleurs une dépendance des femmes au long du parcours de vie : assurant le rôle de mère au foyer et n’exerçant que rarement une activité salariée formelle, de nombreuses femmes ont été économiquement dépendantes des autres membres du ménage, le plus souvent de leur conjoint. Dans cette situation, elles se montrent plus vulnérables lors des ruptures familiales et plus exposées à basculer sous le seuil de pauvreté que les hommes. En effet, plus de la moitié des femmes interviewées ont toujours été femmes au foyer ou ont cumulé des petits emplois sporadiques ou mal rémunérés, ne recevant que rarement des revenus fixes et dépendant souvent de leur conjoint. Sur 32 femmes interrogées, très peu ont intégré une activité professionnelle dans le secteur formel et elles se sont majoritairement investies dans les emplois domestiques ou informels (femmes de ménage, lavandières, couturières, etc.), comme le montre la Figure 23.

Figure 23. Activité principale des femmes de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro durant l'âge actif – Recife 2013



Source : Enquête 2011-2013

Auteur : Pamela Quiroga

Les discours des femmes témoignent également de leur vulnérabilité face aux faibles rémunérations et aux mauvaises conditions de travail. Certaines d’entre elles, n’ayant d’autre choix que de se loger chez leur patron, révèlent avoir perçu de très faibles salaires alors qu’elles travaillaient plus de dix heures par jour. Pour Maria (62 ans, Brasilit), Arlinda (82 ans, Brasilit) et Flora (70 ans, Brasilit), qui continuent de travailler, leur activité suffit à peine à faire face aux besoins de base du ménage. Arlinda et Flora travaillent pour arrondir les fins de mois, mais leur principale source de revenus reste leur retraite. Quant à Maria, qui a toujours été couturière, elle fait part de son angoisse face à son instabilité économique et face à sa progressive dégradation de santé qui menace de réduire ses heures de travail. Bien

qu'indépendante, elle doit parfois passer de nombreuses heures sur son poste de couture afin d'espérer percevoir l'équivalent du salaire minimum.

Selon dos Santos et *al.* (2012), les femmes seraient davantage exposées à l'inactivité professionnelle au troisième âge que les hommes et les chefs de ménages auraient plus de chances de trouver un emploi que les autres membres du ménage. Ainsi dans le cadre de notre enquête, toutes les personnes exerçant une activité professionnelle en dehors du quartier de résidence sont des hommes, à l'exception d'Alba (70 ans) qui se rend deux fois par mois chez ses patrons, dans un autre quartier de la ville, pour récupérer du linge sale qu'elle lave chez elle. De plus, les hommes âgés travaillant en dehors du quartier de résidence sont tous munis d'une automobile, ce qui a largement favorisé leur recherche d'emploi au-delà des frontières du quartier.

Par ailleurs et comme nous l'avons évoqué dans le chapitre 1, le minimum vieillesse ne peut être accordé qu'à partir de 65 ans à condition que l'ensemble des revenus du ménage n'atteigne pas le quart du salaire minimum per capita. Ainsi, les ménages composés de moins de quatre personnes dont les revenus s'élèvent à un salaire minimum ne peuvent pas prétendre à ce bénéfice. Dans l'échantillon de notre enquête, cinq enquêtés ne perçoivent aucun revenu issu de la *Prévoyance Sociale*. Il s'agit de femmes de moins de 68 ans, dont quatre sont femmes au foyer et dépendent économiquement de leur conjoint. Ainsi, les femmes n'ayant jamais cotisé à la *Prévoyance Sociale* et qui vivent aujourd'hui avec un parent percevant des revenus ne peuvent bénéficier ni du minimum vieillesse ni d'une retraite, et continuent de dépendre économiquement de leurs proches. L'absence de revenus peut occasionner des stratégies résidentielles propres aux femmes ; bien que faible, la proportion de mères et belles-mères cohabitant dans des ménages dont le chef de famille est l'enfant ou son conjoint augmente progressivement (Camarano, 2003). Les conditions économiques des femmes au troisième âge pourraient néanmoins être plus favorables pour les prochaines générations. En effet, selon l'IBGE, la part des femmes ayant cotisé à la *Prévoyance Sociale* en 2010 s'élève à 42% du total des actifs rattachés à la *Prévoyance Sociale* alors qu'en 2000, elle correspondait à 34%.

Dans le cadre de notre enquête, les femmes sont par ailleurs fortement touchées par l'analphabétisme et l'illettrisme. Tous les sexes confondus, 27 personnes âgées sur 51 ont indiqué ne pas savoir lire ni écrire, soit plus de la moitié des individus interrogés. Bien qu'hommes et femmes semblent tous touchés par cette réalité (10 hommes sur 19 et 17 femmes sur 32), les femmes sont plus touchées que les hommes et certaines d'entre elles évoquent les difficultés qu'a engendré leur analphabétisme ou illettrisme dans leur insertion professionnelle. Plus tournés vers les métiers manuels (maçonnerie, ouvriers, etc.), les hommes enquêtés n'ont pas évoqué de difficultés majeures liées à l'analphabétisme ou l'illettrisme. En revanche, les femmes enquêtées ont vu leurs opportunités de travail se réduire, ne pouvant réaliser, par exemple, aucune activité liée au commerce. Ainsi Camila (62 ans, Brésil) a dû renoncer à l'ouverture d'un petit commerce chez elle en raison de

l'incapacité à réaliser certaines tâches : « *je ne sais pas rendre la monnaie et ça c'est très embêtant pour moi parce que si je savais le faire, je pourrais même vendre des popcorns pas vrai ? Mais je ne sais pas rendre la monnaie... je trouve ça très embêtant de ne pas avoir la lecture...* ».

Les femmes âgées présentent donc souvent des profils plus fragiles que les hommes en termes de revenus et de précarité du travail, et sont donc plus enclines aux situations de dépendance économique. Elles font ainsi partie des populations les plus vulnérables, exposées à une forte précarité et à un risque de pauvreté aigu.

- Le prolongement des difficultés économiques des personnes âgées :

Certains enquêtés connaissent un prolongement des difficultés économiques à l'entrée dans la vieillesse, notamment entre 60 et 65 ans, lorsqu'aucun revenu, issu des retraites ou des aides sociales, ne leur est attribué. D'autres connaissent des situations d'endettement ou une mauvaise gestion des dépenses et voient effectivement leurs revenus diminuer lors du passage à la retraite. Ce dernier cas de figure s'applique essentiellement aux hommes de notre échantillon :

« Ma situation n'est pas vraiment bonne...parce qu'avant, je travaillais pour moi...je me faisais plaisir, je m'habillais bien... maintenant je dois rester à la maison, je dois me faire à manger, je dois acheter en fonction d'un salaire minimum... je ne suis pas cuisinier mais je dois tout faire : je lave mes habits, je fais tout... » (Eduardo, 75 ans, Vila Arraes) ;

« J'ai pas vraiment apprécié mon départ à la retraite parce que là, mon niveau de vie a chuté... mon salaire a disparu... qu'est-ce que je peux faire de ça ? Il faut se contrôler, il faut faire avec ce qu'on a et se satisfaire de ça » (Davo, 66 ans, Vila Arraes) ;

« L'argent de la retraite c'est peu... maintenant je dois me restreindre, je dois faire avec le peu qu'on me donne...ça ne suffit pas mais c'est mieux que rien... quand je travaillais c'était bien parce que l'argent ne manquait pas, je sortais, j'allais dans des petites soirées, j'allais à la plage, mais maintenant j'ai arrêté parce que l'argent que j'ai ne me suffit pas » (Atila, 75 ans, Vila Arraes).

Ces trois enquêtés avaient effectivement acquis une relative aisance économique grâce à une activité professionnelle stable ; ces trois enquêtés n'ont manifestement pas eu de difficultés liées à l'emploi. Percevant désormais des revenus de la retraite inférieurs à ceux perçus pendant leur vie active, les trois enquêtés ont vu changer leur mode de vie et ont été contraint de limiter voire renoncer à certaines activités qu'ils pratiquaient auparavant.

D'autre part, un nombre significatif d'enquêtés ont évoqué avoir des difficultés économiques en raison d'un cumul de dettes toujours en cours de remboursement :

« Je suis très angoissé parce que je suis en retard dans mes paiements, je dois trop d'argent...dès que mon revenu tombe, il repart déjà pour le paiement des dettes... » (Eduardo, 75 ans, Vila Arraes) ;

« Je suis endettée par rapport à la maison, par rapport à la maison et par rapport au crédit du supermarché...[...] et mon mari ne m'a rien laissé quand il est décédé... » (Simone, 65 ans).

Au total, huit enquêtés semblent connaître une situation économique précaire en raison des dettes accumulées. Le cumul de ces dettes oblige certains enquêtés à travailler malgré leur état de santé fragile. C'est le cas de figure pour Alba (70 ans, Vila Arraes) qui, submergée par les dettes, cumule deux emplois : elle tient un petit kiosque avec sa fille, dans la zone pauvre où elle réside et elle se rend une fois par semaine dans deux autres quartiers de la ville où elle récupère du linge sale qu'elle lave chez elle et qu'elle doit déposer ensuite chez les clients. L'enquêtée souligne que ces activités l'épuisent et qu'elle est soumise quotidiennement à un degré de stress du fait qu'elle a toujours des difficultés à arrondir ses fins de mois. En ce sens, les difficultés économiques des individus peuvent entraîner une dégradation importante de leur état de santé causée par la pénibilité du travail et par des formes d'angoisse liées aux problèmes économiques.

Par ailleurs, une partie des aînés, désireux de conserver une activité professionnelle, peinent à trouver un emploi formel du fait de leur âge avancé, ce qui les prive à la fois du revenu, des activités et de la socialisation auquel le travail permet d'accéder. Les personnes âgées rencontrent plus de difficultés que les autres groupes d'âge à trouver un emploi lorsqu'ils se retrouvent au chômage (dos Santos et *al.*, 2012). Cette situation se trouve illustrée par le cas de Carla (73 ans, Brasilit), qui travaillait à l'unité de santé de son quartier comme agent de santé et qui regrette ne pas avoir eu la possibilité de continuer de travailler après 70 ans (l'âge limite de l'emploi dans la fonction publique brésilienne), alors qu'elle possédait toutes ses facultés. Avec une retraite largement inférieure aux revenus qu'elle percevait lorsqu'elle travaillait, elle s'est tournée vers une activité informelle, la vente de produits à son domicile, ce qui lui permet d'arrondir ses fins de mois et de maintenir une activité quotidienne.

Le manque d'opportunités professionnelles pour les personnes âgées les pousse généralement à cumuler plusieurs emplois instables dans le secteur informel, en les exposant ainsi à une forte précarité au travail.

- Les dégradations de santé et l'accès limité aux soins, des paramètres déterminants dans les conditions de vie des enquêtés

Plus encline aux maladies chroniques⁴⁰ et à la perte progressive des facultés physiques ou mentales, la population âgée connaît des contraintes spécifiques liées aux processus de vieillissement. Selon la PNAD (2003 et 2008), les personnes âgées les plus démunies présentent davantage de problèmes de santé que les aînés des autres classes sociales, notamment en termes de dégradation des capacités fonctionnelles. Ainsi, des personnes âgées faisant partie des ménages dont les revenus ne dépassaient pas un demi salaire minimum per capita en 2008, 16,7% éprouvaient des difficultés ou ne parvenaient pas à réaliser 100 mètres à pied. En revanche, à peine 9% des personnes âgées intégrant des ménages dont les revenus per capita s'élevaient à plus de deux salaires minimum éprouvaient ce type de difficultés pour la même période.

Une étude récente réalisée par Coutrim (2010) auprès des personnes âgées actives à Belo Horizonte a montré que les maladies les plus récurrentes observées chez les enquêtés étaient l'hypertension, le diabète et les maladies qui touchent os et articulations (arthrite, arthrose, etc.). Ainsi au Brésil, la PNAD⁴¹ révèle qu'en 2008, près de 13,6% des 60 ans ou plus éprouvaient des difficultés à réaliser 100 mètres à pied du fait de leur état de santé. Les personnes interviewées dans le cadre de notre enquête présentaient les mêmes symptômes en termes de santé : l'arthrite ou l'arthrose étaient les maladies les plus évoquées, suivies de l'hypertension, du diabète, des problèmes de circulation sanguine et des cas de labyrinthite. Les contraintes quotidiennes des habitants dépendent de l'état d'avancement des maladies contractées et du suivi médical des patients. Le non-traitement des maladies a entraîné pour certains des conséquences irréversibles dans leurs conditions de vie. Pour Amanda (78 ans, Vila Arraes) et Nelson (68 ans, Vila Arraes), l'absence de traitement donné au diabète leur a coûté l'amputation d'un membre et ils sont aujourd'hui tout deux dépendants d'un voire plusieurs membres de la famille dans la réalisation des tâches quotidiennes. Julha (65 ans, Vila Arraes) tente tant bien que mal de vendre des produits de beauté dans son quartier de résidence, mais ses graves ennuis de santé l'empêchent de travailler à plein temps et elle doit ainsi dépendre économiquement de sa famille pour subvenir à ses besoins. Des formes de dépendance économique apparaissent également pour Marissa (65 ans, Cordeiro) qui, en raison d'une dégradation de sa santé, a cessé de travailler et dépend aujourd'hui de son mari, tout comme Linda (63 ans, Brasilit) et Flavia (67 ans, Brasilit) qui demeurent des femmes au foyer.

⁴⁰ Les maladies chroniques sont reconnues par l'IBGE comme étant des maladies qui « accompagnent les personnes pendant une longue période rythmée par des phases aiguës, des moments de dégradation ou d'amélioration sensibles ». Les maladies répertoriées sont les suivantes : maladies du dos, arthrite ou rhumatisme ; cancer ; diabète, bronchite ou asthme ; hypertension artérielle ; maladies du cœur ; maladies rénales chroniques ; dépression ; tuberculose ; tendinites et cirrhose.

⁴¹ Cf. IBGE, 2010, *Sintese de Indicadores Sociais, Uma análise das condições de vida da população brasileira*, Estudos e Pesquisas, n°27, 317 p.

D'autres maladies non-traitées, comme les varices, conduisent progressivement à l'immobilisation physique des habitants en les exposant à des risques d'isolement socio-spatial. Le personnel médical interviewé lors de notre enquête a témoigné d'un absentéisme important des patients lors des suivis médicaux et d'une mauvaise assimilation de la médecine préventive de la part des habitants. Ainsi, lorsque les habitants ont recours aux unités de santé de leur quartier, ils présentent régulièrement un état de santé aggravé par un manque de prise en charge immédiate, lors des premiers symptômes ressentis. Bien que les habitants soient en partie responsables d'une dégradation accélérée de leur état de santé, il est également important de connaître les dysfonctionnements constatés au sein des unités publiques de santé qui nuisent à la qualité du service rendu. Tout d'abord, les postes de santé destinés aux habitants des zones pauvres sont souvent en manque de personnel, ce qui augmente les temps d'attente et dissuade les habitants de s'y rendre à titre préventif. Par ailleurs, les unités de santé présentes sur les quartiers enquêtés se limitent aux soins élémentaires et les suivis médicaux spécialisés sont assurés par des unités situées en centre-ville. Enfin, la mise en place d'une administration compliquée dans les services de santé publique implique une prise en charge du patient longue et procédurière où les premiers rendez-vous chez un spécialiste peuvent se fixer des semaines voire des mois après la demande du patient. Ces contraintes liées à la qualité du service dans les postes de santé des quartiers influent fortement sur les mobilités quotidiennes des personnes âgées enquêtées, comme nous l'aborderons dans le chapitre 5.

Les distances géographiques et la mauvaise qualité du service de santé semblent affecter particulièrement les personnes enquêtées. En effet, on remarque des problèmes de santé importants chez les habitants des zones pauvres qui sont dépourvues d'unité de santé ou qui présentent des services médicaux médiocre. C'est le cas pour les zones de Vila Arraes et Cordeiro où le manque d'offre de soins de proximité aggrave l'état de santé de certains enquêtés. Osette (86 ans), résidente dans le Conjunto Cordeiro et présentant un état de santé fragile (diabète, hypertension et labyrinthite), déplore le service de santé mis à disposition au sein de l'ensemble résidentiel : *« C'est difficile de voir un médecin ici, il n'y a même pas de médicaments ! Soit ils n'arrivent pas ici ou alors ils les envoient dans un autre poste de santé et quand on y va, il y en a déjà plus ! Et pour voir un médecin ici, il faut vraiment être patient »*. Elle doit alors se rendre dans un autre quartier pour se faire soigner et, en raison de ses difficultés à marcher, se faire aider par une personne de son entourage qui puisse assurer son accompagnement jusqu'aux unités de santé. A Vila Arraes, l'absence de poste de santé dans la zone pauvre oblige les habitants à se déplacer à plus de d'un kilomètre pour accéder à l'unité la plus proche. Seuls trois enquêtés de cette zone ont déclaré s'y rendre à pied alors qu'à Brasilit, les enquêtés côtoient le poste de santé de la zone, où ils peuvent se rendre à pied. Ainsi, les difficultés d'accès aux unités médicales renforcent les dégradations de santé de certains habitants résidant à Vila Arraes et à Cordeiro, où ont été observé des individus entièrement dépendants de leur entourage en raison de leur mauvais état de santé.

Ainsi, les dégradations de santé entraînent des dépendances importantes des aînés vis-à-vis des autres membres du ménage ou de la famille et peuvent jusqu'à priver subitement les personnes âgées de toute autonomie.

On observe alors des conditions de vie différenciées selon le sexe, l'âge, les revenus, la localisation de la résidence, le statut d'occupation du logement, les conditions d'habitat et l'état de santé des personnes âgées. L'identification des différentes conditions de vie vécues par les enquêtés est alors importante dans l'analyse des inégalités de mobilité quotidienne, comme nous le verrons dans le Chapitre 5. Si les facteurs évoqués prennent principalement en compte les profils individuels, d'autres variables, telles que la composition des ménages, peuvent influencer de façon considérable sur les conditions de vie des habitants.

b) La situation résidentielle des enquêtés, facteur d'inégalités entre les individus

La localisation résidentielle et les caractéristiques du logement sont également un facteur important dans l'amélioration ou la dégradation des conditions de vie des enquêtés.

La localisation du lieu de résidence dans la ville a constitué un élément important dans la différenciation des conditions de vie des enquêtés. Si celle-ci est plutôt favorable à Brasilit et Vila Arraes en raison de la présence de nombreuses ressources dans le quartier (Université Fédérale, deux grandes usines, deux hôpitaux, une station relais, supermarchés, etc.), elle l'est un peu moins à Cordeiro où les activités commerciales, l'offre d'emploi et de services sont moins abondantes. Ainsi, malgré les difficultés éprouvées par Alba (70 ans), qui réside à Vila Arraes, elle a néanmoins pu trouver, à travers l'ouverture de son kiosque, une solution à ses problèmes économiques. Ce qui n'est pas le cas pour Diego (73 ans), résidant à Cordeiro et qui ne parvient pas à subvenir aux besoins de sa famille : « *Ça va faire un an que je ne paye plus l'électricité, ils nous ont coupé l'eau aussi [...] mais ici il n'y a pas de travail, on ne peut rien faire, pour mes enfants c'est la même chose* ».

Par ailleurs, des études réalisées sur Bogotá (Dureau, 2000b) ont montré que l'évolution des quartiers de la ville a eu des impacts sur les conditions de vie des habitants. Le processus de gentrification des quartiers péricentraux du nord de la ville, autrefois en décadence, a entraîné une augmentation du prix de l'immobilier, conjuguée à une pression fiscale importante et à une hausse des tarifs des commerces et des services de proximité. Les classes moyennes, anciennement installés dans ce secteur ont vu alors leurs conditions de vie se détériorer face à l'augmentation du niveau de vie de leur quartier. Les entretiens menés sur nos terrains d'enquête témoignent d'une évolution plutôt ascendante de leur quartier de résidence. En effet, habitants de Vila Arraes et Brasilit (quartier Varzea) ont témoigné de l'évolution de leur quartier et de leur logement en soulignant le développement des commerces et services ainsi que l'amélioration du bâti et des espaces publics. Les habitants de ces deux zones n'évoquent pourtant pas d'aggravation particulière des difficultés vécues au quotidien. Bien que le quartier Varzea tende à se densifier, que les projets immobiliers investissent la zone et que le niveau de vie augmente progressivement – notamment en raison de la présence de

l'Université Fédérale à proximité – les habitants ne semblent pas encore touchés par l'évolution ascendante de l'immobilier dans le quartier.

Pour les habitants de Cordeiro le scénario est différent : c'est le déménagement contraint d'un quartier informel vers un ensemble social situé dans un quartier de meilleur standing mais n'offrant pas d'emplois adaptés à leur bas niveau de qualification qui a bouleversé négativement le quotidien des personnes déplacées. Dans l'ancien quartier de résidence, les habitants avaient pu développer des stratégies leur permettant d'accéder facilement aux services élémentaires (collecte des ordures réalisée par les habitants, détournement de l'électricité et de l'eau potable) ainsi qu'aux activités informelles (dans la pêche, le tourisme ou autre). L'éloignement du centre et l'offre d'emploi peu adaptée à leur profil dans le quartier de Cordeiro a contribué à dégrader leurs conditions de vie. Leur arrivée à Cordeiro a marqué une rupture importante dans leurs modes de vie : l'accès à un logement formel, bien qu'à « coût zéro⁴² », a entraîné l'augmentation de leurs dépenses quotidiennes, liées notamment aux charges du nouveau logement (paiement des services élémentaires), et a diminué les possibilités de contournement de certaines formes de précarité. Ce changement de quartier et de contexte a été imposé aux habitants et ils éprouvent aujourd'hui un sentiment d'impuissance face à la dégradation de leurs conditions de vie :

« Les factures d'eau et d'électricité sont trop élevées ici, c'est vraiment trop cher » (Julia, 71 ans) ;

« Ça fait un an qu'on ne paye plus l'eau ni l'électricité, c'est trop cher pour nous... du coup, on nous a coupé l'eau...pour l'instant on a encore de l'électricité... » (Diego, 73 ans).

« Je n'aime pas être ici parce qu'ici, l'eau est chère, parce qu'avant moi je ne payais pas » (Linda, 63 ans) ;

Paradoxalement, même si les enquêtés apprécient la qualité de leur nouveau logement et s'ils bénéficient d'un titre légal de propriété, ils subissent aujourd'hui la lourdeur des charges liées à ce nouveau logement et connaissent des difficultés économiques.

De plus, les conditions d'attribution du logement social définies par la mairie de Recife empêchent les nouveaux habitants de revendre leur logement. En effet, le titre de propriété accordé par la mairie indique que le bien immobilier ne peut être ni vendu, ni loué, et que seule la transmission du bien à un autre membre de la famille est autorisée. Dans ce contexte, deux choix s'offrent aux habitants en difficulté économique : demeurer dans le logement social en assurant, tant bien que mal, le paiement de lourdes charges ou alors revendre/louer leur bien immobilier de façon informelle pour accéder à un logement moins coûteux à entretenir, dans un autre quartier de la ville. Selon Rocio, assistante sociale au sein du CHC

⁴² L'expression employée par Marcia, chef de projet dans le développement des plans d'habitat social à Recife (« custo zero »), fait indirectement référence au programme de subventions de l'habitat d'intérêt social (PSH) qui constitue ici une mesure exceptionnelle, liée à la procédure de relogement d'urgence.

interrogée en 2013, une grande partie des habitants qui avaient bénéficié d'une procédure de relogement dans le parc social ont ainsi revendu leur logement et se sont réinstallés dans d'autres zones pauvres de la ville.

Par ailleurs, certains enquêtés demeurent dans des conditions d'insalubrité, notamment en raison de leur localisation dans des zones à risques. A Vila Arraes, les derniers habitants ayant acquis leur logement par invasion se sont installés dans le lit d'un des bras du rio Capibaribe qui déborde pendant la période des crues, contraignant les habitants à vivre une partie de l'année sur un sol marécageux, ou à quitter leur logement pendant plusieurs mois. Par conséquent, les résidents de cette zone doivent, chaque année, fortifier ou reconstruire leur taudis et se frayer un espace entre les déchets ramenés par le cours d'eau. Comme le montrent les Photographie 8 et 9, les constructions présentes sur cette zone sont particulièrement précaires et l'absence de services élémentaires condamne les habitants à vivre dans des situations d'hygiène déplorables. C'est le cas pour Jorge (77 ans, Vila Arraes) qui, lors des grandes crues, doit abandonner sa maison submergée par les eaux pendant quelques jours voire plusieurs semaines. Il trouve alors refuge chez des membres de sa famille durant toute la durée des crues avant de rejoindre son domicile et constater l'ampleur des dégâts.

Photographie 2. Secteur inondable au sein de la zone de Vila Arraes – 2013

Photographie prise en face du logement de Jorge (77 ans) à Vila Arraes, dans une zone inondable où résident une vingtaine de familles.



Auteur : Pamela Quiroga, 2013

Photographie 3. Secteur inondable au sein de la zone de Vila Arraes – 2013

Logements précaires situés dans la zone inondable de Vila Arraes et qui sont tous les ans submergés par les eaux lors des crues du rio Capibaribe. On remarque au milieu de la photographie de nombreux déchets, principalement ramenés par les eaux mais également générés par les propres habitants.



Auteur : Pamela Quiroga, 2013

Quant à Julha (65 ans, Vila Arraes), la proximité du fleuve, qui impose un fort taux d'humidité dans son logement, influe gravement sur l'état de santé des membres du ménage. La forte présence d'insectes, notamment des moustiques, la prolifération des moisissures et les difficultés à faire sécher le linge, maintiennent les membres de la famille dans un état maladif quasi constant. Au moment de l'enquête, le mari de l'enquêtée avait contracté la dengue et un de ses petit-fils souffrait de rhinite, alors que Julha, pour sa part, a témoigné de sa fatigue liée notamment à un cancer de la peau, détecté quelques années auparavant.

L'effet du lieu de résidence peut ainsi jouer un rôle important dans l'amélioration ou au contraire dans la dégradation des conditions de vie des habitants enquêtés.

Les caractéristiques du logement jouent également un rôle dans la condition de vie des habitants. Si à Brasilit et Vila Arraes, les personnes âgées peuvent faire face à leurs problèmes économiques en développant leur activité professionnelle à domicile, en réalisant quelques travaux chez eux par exemple, les enquêtés de Cordeiro éprouvent plus de difficultés à mettre en place ce type de stratégies au sein de l'ensemble résidentiel. En effet, les caractéristiques des logements sociaux empêchent notamment de développer des activités commerciales à domicile : le nonaccès direct à la rue de certains appartements situés aux étages supérieurs et l'impossibilité d'agrandir ou de reconfigurer le logement rendent difficile la création d'un commerce à domicile par exemple.

Par ailleurs, un logement sur-occupé, insalubre ou ne disposant pas des biens et services élémentaires (réfrigérateur, sanitaires, gazinière, accès à l'eau et à l'électricité, etc.) influe sur l'état de santé physique et psychique des enquêtés. Simone (65 ans, Brasilit) ne dispose ainsi ni de réfrigérateur ni de gazinière chez elle et l'enquêtée témoigne des difficultés qu'elle éprouve à maintenir une alimentation équilibrée. De ce fait, l'enquêtée cumule aujourd'hui plusieurs problèmes de santé (diabète, cholestérol, hypertension artérielle) liés à sa mauvaise alimentation. Dans le cas de Diego (73 ans, Cordeiro), hormis le fait qu'il ne dispose pas d'électricité, ses conditions d'habitat se sont rapidement dégradées en raison de la sur-occupation de son logement. Dix personnes partagent ainsi un logement de 36 m², une forte densité qui provoque des mésententes importantes au sein du ménage et qui maintiennent une certaine angoisse chez l'enquêté : « *Mes enfants me donne mal à la tête, parfois je me sens oppressé ici... on est rarement tous d'accord et puis y'a les petits-enfants aussi...* ».

Ainsi, les situations résidentielles des enquêtés représentent alors un facteur essentiel dans l'identification des différentes conditions de vie des habitants. La localisation résidentielle et les caractéristiques du logement peuvent favoriser ou au contraire dégrader leurs conditions de vie, notamment leurs situations économiques et leur état de santé, deux variables qui peuvent influencer fortement sur les mobilités quotidiennes des habitants, comme nous le traiterons dans le chapitre 5.

c) Les caractéristiques des ménages et les dépendances ascendantes et descendantes au sein des familles

L'analyse des ménages, de leur composition et des interactions entre les individus nous a permis d'appréhender l'importance des relations familiales dans l'amélioration ou au contraire la dégradation des conditions de vie des habitants. Au troisième âge, on observe tout d'abord que l'évolution des conditions de vie dépend fondamentalement de la situation familiale des enquêtés et de la composition des ménages : divorcés ou en couple, résidant avec ou sans enfants ou petits-enfants, les habitants ne sont pas confrontés aux mêmes contraintes et ne détiennent pas les mêmes choix ou opportunités. Par ailleurs, les relations entretenues au sein du ménage ont un impact important sur leur état de santé, sur leurs pratiques quotidiennes et par conséquent, sur leurs conditions de vie. Enfin, alors que certaines personnes âgées dépendent économiquement, physiquement ou moralement du réseau familial, d'autres individus, bénéficiaires des revenus de la *Prévoyance Sociale*, doivent assumer des responsabilités vis-à-vis d'un ou plusieurs membres de la famille sans revenus, notamment lorsqu'il s'agit des enfants ou petits-enfants.

- Des conditions de vie déterminées par les situations familiales

Les situations conjugales, la composition du ménage ainsi que les revenus perçus par ses membres peuvent déterminer des disparités importantes dans la situation économique et dans les conditions de vie des individus enquêtés. A titre d'exemple, les enquêtés ayant vécu une rupture conjugale ou le décès de leur conjoint ont souvent connu une modification de leur situation socio-économique. Certains voient dans leur divorce ou veuvage l'événement déclencheur de leur émancipation personnelle :

« Ce n'était pas un homme bien, il aimait traîner dans la rue... il n'était pas violent avec moi mais il était très séducteur, il buvait beaucoup... moi je n'aimais pas ça, j'ai souffert à cause de ça... je m'inquiétais beaucoup, on se disputait et les enfants se révoltaient... ils étaient contre lui...ça a été un soulagement qu'il parte, ça a été vraiment bien ! Maintenant je gère ma vie toute seule ! » (Taciara, 81 ans, Brésil) ;

« Aujourd'hui c'est bien mieux, bien mieux ! Parce que je ne passe plus de temps à souffrir comme avant, avec un mari qui buvait et moi toute seule pour tout [...], maintenant je ne m'embête plus avec personne, il n'y a plus personne qui me tracasse l'esprit ! (rires) » (Carolina, 60 ans et veuve, Vila Arraes).

Ce sont principalement des femmes qui ont exprimé un sentiment de soulagement, à la fois économique et moral, lors de leur séparation. L'absence du conjoint représente ainsi une émancipation importante dans le quotidien des femmes : elles acquièrent une plus grande autonomie dans la gestion de leurs activités et développent souvent de nouveaux projets allant d'un réaménagement du logement à la réalisation d'un voyage par exemple. En ce sens, la rupture a signifié pour ces femmes une plus grande liberté dans leur organisation quotidienne, autrefois accaparée par les tâches domestiques et souvent rythmée en fonction du mode de vie

de leur conjoint. Taciara (81 ans, Brasilit) souligne par exemple qu'elle avait pour habitude d'attendre son mari à la maison, parfois jusqu'à des heures tardives, pour le dîner. Aujourd'hui, elle exprime son bien-être lorsqu'elle évoque ne plus avoir d'obligations vis-à-vis de quiconque, ce qui lui permet de rentrer chez elle quand bon lui semble. Dans le contexte *recifense*, Scott (2009) parle ainsi d'une « progressive libération de la domination masculine » vécue par les femmes des milieux populaires à travers les formes de ruptures conjugales. Ces dernières tendent alors à réaliser davantage d'activités qu'auparavant, en diversifiant et en enrichissant leur réseau social.

Par ailleurs, lorsque leur conjoint décède, ces femmes peuvent prétendre à une pension accordée par la *Prévoyance Sociale* dès lors qu'elles dépendaient économiquement de leur mari. Ainsi, l'apport économique perçu à travers la pension du défunt a bouleversé leur quotidien, les positionnant souvent comme chef de ménage et en les responsabilisant alors vis-à-vis des autres membres du foyer. Pourtant, ce nouveau rôle est globalement bien accueilli chez les femmes qui mènent souvent par la suite une gestion minutieuse des dépenses du ménage.

A l'opposé, les femmes en couple reçoivent rarement des revenus spécifiques au troisième âge, d'une part car elles sont peu nombreuses à avoir cotisé à la *Prévoyance Sociale* et, d'autre part, parce que le minimum vieillesse accordé à partir de 65 ans est plus rarement attribué aux personnes vivant avec un conjoint percevant déjà un revenu. De cette façon, les femmes âgées en couple sont plus susceptibles de dépendre économiquement de leur conjoint et d'avoir souvent un rôle limité dans la gestion du budget du foyer. Ainsi pour Flavia (67 ans, Brasilit), l'entrée dans la vieillesse n'a en rien changé sa situation : l'enquêtée continue de se charger des tâches domestiques, des achats alimentaires et de la garde de sa petite-fille. Les petites sommes d'argent qu'elle perçoit de son mari ou de ses enfants lui permettent d'effectuer quelques achats vestimentaires et de réaliser, de temps à autre, des sorties entre amis en dehors du quartier.

Dans un autre registre, Camargos (2011) évoque, dans le contexte brésilien, les effets négatifs des séparations conjugales et du veuvage au troisième âge. Selon l'auteur, les personnes âgées divorcées, notamment les hommes, seraient plus enclines à résider seules et à recevoir moins de soutien de la part de leur famille. A contrario, les individus qui, au passage à la vieillesse, résident déjà seules, ont souvent développé un réseau social important qui est fortement présent au cours du processus de vieillissement, en évitant ainsi des situations d'isolement liées au grand âge. Dans le cadre de notre enquête, aucun individu qui aujourd'hui réside seul n'a connu une séparation ou un divorce au troisième âge, ce qui ne permet pas d'évaluer les risques d'isolement évoqués par Camargos. Néanmoins, le constat observé par l'auteur se confirme pour les enquêtés ayant expérimenté le veuvage après 60 ans : pour Sonia (83 ans et veuve depuis deux ans, Brasilit), Jorge (71 ans et veuf depuis deux ans, Vila Arraes) et Julião (65 ans et veuf depuis un an, Brasilit), le veuvage a signifié le début d'un isolement social important, marqué par la solitude et le repli sur le domicile. Les deux hommes âgés semblent

davantage affectés par le décès de leur compagne et ont volontairement limité leurs sorties, leurs activités de loisir et la fréquentation de leur réseau social en privilégiant la permanence dans la résidence. Ainsi, Jorge et Julião, veufs depuis peu, préfèrent aujourd'hui passer plus de temps chez eux mais envisagent tous deux de déménager ultérieurement près du lieu de résidence d'un membre de la famille. Quant à Sonia, bien que le contact avec ses enfants et son réseau amical reste limité, elle accorde aujourd'hui particulièrement d'attention à ses petits-enfants qu'elle reçoit régulièrement chez elle et elle renoue progressivement des liens avec d'autres membres de la famille. La dégradation de l'état de santé de Sonia et Jorge rend de plus en plus difficile la réalisation de les tâches quotidiennes et le rapprochement familial constituerait alors un moyen de préserver, grâce à l'aide et à l'accompagnement des proches, leurs conditions de vie actuelles.

En contrepartie, les habitants qui aujourd'hui vivent seuls et qui ont vécu le décès de leur conjoint ou une séparation avant leur entrée dans la vieillesse jouissent majoritairement d'une vie sociale intense. Livia (93 ans, Brasilit), Tatiany (65 ans, Vila Arraes), Aurora (75 ans, Cordeiro) et Monica (65 ans, Vila Arraes) ont noué des liens d'amitié particulièrement forts avec le voisinage, avec qui elles passent une grande partie de leur temps. Kleidson (62 ans, Vila Arraes) quant à lui, maintient des relations étroites avec sa famille et son quotidien s'organise autour des visites rendues à ses proches. Les cinq enquêtés reçoivent donc un soutien affectif important et comptent sur l'aide matérielle ou immatérielle de leur réseau social pour surmonter les difficultés du quotidien. Seule Simone (65 ans, Brasilit), divorcée depuis une dizaine d'années, ne maintient que très peu de contacts avec son voisinage et sa famille, avec qui elle entretient des relations conflictuelles. L'enquêtée éprouve d'importantes difficultés à faire face aux contraintes qui s'imposent à elle : endettée et toujours locataire, Simone connaît une situation économique fragile et a tous les mois recours à un panier alimentaire de base (« *cesta básica* ») auprès de l'association du troisième âge de son quartier, qui lui permet à peine de couvrir ses besoins alimentaires. Elle doit renoncer alors à toute sortie impliquant un coût. Par ailleurs, la dégradation de sa santé (essoufflements, fatigue, douleurs aux jambes) et l'impossibilité d'assurer l'achat des médicaments payants⁴³, l'exclut progressivement de ses cours de gymnastique pourtant gratuits et organisés par la même association. L'absence d'accompagnement et de soutien du réseau social vis-à-vis de l'enquêtée renforcent donc sa situation d'isolement et de précarité, en dégradant ainsi peu à peu ses conditions de vie et sa mobilité quotidienne.

La situation conjugale avant et après l'entrée dans la vieillesse peut donc avoir une influence sur les conditions de vie et la mobilité quotidienne des enquêtés. Les personnes âgées qui ont évoqué d'importants changements de leurs conditions de vie suite à la perte de leur conjoint (soit par décès ou par séparation) étaient principalement des individus qui vivaient seuls.

⁴³ Un certain nombre de médicaments sont distribués gratuitement dans les postes de santé des quartiers. En règle générale, ces postes délivrent gratuitement des médicaments contre les maladies les plus courantes alors que les produits plus rares ne sont que très rarement financés.

Nous verrons ainsi, dans la section suivante, le rôle joué par les autres membres du ménage dans les conditions de vie des aînés.

- Les mésententes au sein des ménages intergénérationnels qui favorisent l'isolement et les dégradations de santé des aînés

Les cohabitations intergénérationnelles observées au cours de notre enquête sont sous souvent à l'origine de litiges familiaux, qu'ils soient sporadiques ou permanents, causés notamment par l'imprécision des rôles et des responsabilités, que chaque individu doit assurer au sein du ménage. Des abus de faiblesse ou de pouvoir peuvent apparaître dans les foyers et les personnes âgées sont souvent les principales victimes de ces conflits de pouvoir. Ce cas de figure est particulièrement récurrent lorsque les enfants reviennent au domicile familial, suite à une rupture, à une perte d'emploi ou à des difficultés économiques. Le retour des enfants implique une nouvelle organisation quotidienne, à la fois pour les hébergés et pour les hôtes, qui est parfois mal acceptée lorsque de part et d'autre, les individus tentent d'imposer leurs règles, leur mode de vie ou leurs habitudes. On observe alors des relations conflictuelles avec les enfants, éventuellement accompagnés de leur conjoint(e) et/ou enfant(s), qui trouvent refuge, de façon plus ou moins temporaire, au domicile des parents et/ou grands-parents. Ainsi, les mésententes qui surviennent au sein du ménage provoquent un certain malaise chez les personnes enquêtées qui souvent tolèrent la présence d'un membre de leur famille chez eux par obligation morale : « *La cohabitation avec lui [son fils] est très mauvaise, il est très agressif avec moi... beaucoup de choses sortent de sa bouche contre moi vous savez [...] Mais ici je fais ce que je veux, je fais ce que je veux parce que c'est moi le père... il veut commander mais je ne le laisse pas faire... Mais je ne peux pas le laisser tomber... Lui il ne travaille pas, il ne fait rien dans la vie... Pour lui tout va bien parce que je le maintiens... il n'arrête pas de boire de la cachaça ! Je lui lave même ses habits ! Il dit à tout le monde que je suis mauvais avec lui, que je suis trop méchant* » (Eduardo, 75 ans, Vila Araes).

Une méfiance s'instaure alors chez les personnes âgées qui limitent leurs sorties de longues durée en dehors de leur domicile par crainte de laisser seuls leurs enfants chez eux :

« [...] *Parce qu'il [son fils] se ramène avec plein de gens ici... et donc il peut se passer n'importe quoi... avec la cachaça, personne ne sait ce qu'il peut se passer... quand ils viennent ici et commencent à boire, moi je leur balance de l'eau !* » (Eduardo, 75 ans, Vila Arraes) ;

« *Il y a plein de problèmes ici : le frigo ne marche plus, la télé aussi... et comme lui [son fils] ne paye rien ici à la maison [...] il n'a plus de travail et personne sait comment il va s'en sortir... il sait juste comment s'y prendre avec les femmes pour les ramener ici, à la maison... il boit de la bière à longueur de journée... il sort le lendemain...* » (Nelson, 68 ans, Vila Arraes) ;

« *Leurs tâches à eux [ses deux enfants], c'est de ne rien faire ! Ils ne font rien ! Je dois tout faire : cuisiner, faire la lessive, passer le balais, je dois même travailler en dehors ! Parfois je*

perds patience et je leur dis : « vous pensez que je suis votre esclave ? »...mais je ne veux plus de disputes... c'est la faute de leur père, il disait toujours : « laisse-moi, laisse-moi faire »... Il ne permettait pas qu'ils fassent quoi que ce soit... c'est comme ça qu'ils ont été élevés... Maintenant, le père est parti et ils continuent de ne rien faire... » (Melissa, 64 ans, Vila Arraes).

Quant à Carolina (60 ans, Vila Arraes), elle réside depuis plus d'un an chez une amie en raison de la relation conflictuelle qu'elle entretenait avec sa belle-fille : *« J'ai eu des soucis à la maison, j'ai été très contrariée et je ne me sens pas bien là-bas depuis que je me suis disputée avec ma belle-fille... je ne me sens pas bien là-bas donc je reste ici avec elle [son amie], je l'aide et voilà»*. Carolina, qui entre temps avait cédé sa propre maison à son fils et sa belle-fille, souhaite qu'un jour ces derniers puissent s'installer ailleurs pour qu'elle puisse à son tour retrouver son logement. Les mésententes familiales peuvent avoir une incidence sur l'état de santé et sur les pratiques résidentielles et la mobilité quotidienne des personnes âgées. Au Brésil, certaines études ont montré en effet une accélération du processus de dégradation de l'état de santé chez les individus âgés soumis à des situations de maltraitance (Torre, 2010 ; Camargos 2011). Plus vulnérables face aux tensions psychologiques et familiales, les personnes âgées, engagées ou non dans ces formes de tensions, présentent des risques élevés d'isolement lorsqu'ils côtoient quotidiennement un environnement conflictuel (Barbosa et al., 2005).

Ainsi les situations de cohabitation intergénérationnelle, souvent décidées d'un commun accord au départ, peuvent devenir progressivement conflictuelles et être propices au malaise des personnes concernées, voire même déclencher des tensions importantes au sein des familles. Dans le contexte brésilien, Ferreto (2010) observe par exemple que les personnes âgées accueillies chez des membres de la famille présentent un degré de stress important causé par la crainte d'un rejet affectif de la part des proches, qui pourraient percevoir la présence des aînés dans leur domicile comme un « fardeau ». Les situations de dépendance créent alors un sentiment d'insécurité chez les personnes âgées qui avaient autrefois une mainmise sur leur logement et sur leurs activités quotidiennes. L'individu hébergé par des membres de la famille se sent alors dans une situation de vulnérabilité qu'il ne maîtrise pas. Autrefois chef de ménage dans son propre logement, l'aîné hébergé chez ses enfants perd ainsi souvent le rôle qu'il assurait dans sa résidence antérieure. Les personnes âgées peuvent alors être exclues des prises de décision au sein du ménage et se plier au fonctionnement et à l'organisation du nouveau ménage. Cependant, Torre (2010) et Camargos et al. (2011) soulignent que les personnes âgées enquêtées au Brésil sont particulièrement sensibles au changement et que souvent, elles éprouvent un mal-être en demeurant au domicile de quelqu'un d'autre, ce qui expliquerait les tendances au repli, à l'isolement ou à la dégradation soudaine de leur état de santé.

Ainsi, les situations de cohabitation chez un ou plusieurs membres de la famille élargie peuvent être vécues différemment par les personnes âgées selon le type de relation entretenu

avec la famille, selon le rôle joué au sein du ménage, selon le degré de dépendance des aînés et selon que les personnes âgées soient hébergées chez des membres de la famille ou au contraire que ces derniers viennent s'installer dans la résidence des aînés.

Bien que les différents types d'entraide soient le reflet des sentiments affectifs forts entre les individus, Motta (2011) souligne que le soutien des enfants ou petits-enfants envers les aînés peut en réalité cacher des intérêts individuels lorsque, en reprenant l'exemple brésilien, cohabiter avec les parents ou les grands-parents octroie aux plus jeunes une mainmise sur le bien familial, la résidence, et sur les revenus des personnes âgées. Dans le cadre de notre enquête, l'absence d'entretiens avec les autres membres du ménage ne nous permet pas de discerner clairement les éventuels abus de ce type bien que certains individus enquêtés ont témoigné des relations parfois conflictuelles au sein du foyer. Par ailleurs, les enquêtés tendent souvent à subir les relations de pouvoir en se positionnant en marge des conflits familiaux et en cédant alors aux exigences des plus jeunes. Ainsi, certaines personnes âgées justifient leur manque de prise de décision au sein du ménage en insistant sur leur fragilité physique ou psychologique :

« C'est mon fils qui reçoit ma retraite [...] moi je ne prends pas mon argent parce que je ne veux pas d'argent... pourquoi voudrais-je de l'argent ? [...] parfois je prends un peu d'argent mais c'est seulement pour dire que c'est mon argent... mais pourquoi je devrais en vouloir à mon âge, à 80 ans ? A quoi sert l'argent à 80 ans ? » (Alberto, 80 ans, Brasilit) ;

« Je suis assez vieux comme ça, c'est lui [son fils] qui fait tout pour moi, il prend ma retraite et c'est lui qui s'occupe de tout... moi je ne fais rien, je reste à la maison » (Victor, 70 ans, Cordeiro) ; *« Elle avait des dettes [sa fille] et puis elle a perdu son emploi donc je lui paye ses dettes [...] c'est elle qui encaisse ma retraite... mais je trouve ça mieux parce que je suis fatiguée, je me sens malade et je ne peux pas y aller, alors je trouve ça bien qu'elle y aille vous savez ? »* (Simone, 65 ans, Brasilit).

Ces discours révèlent à la fois une perte d'estime de soi et une représentation négative de la vieillesse de la part des enquêtés pour qui les conditions de vie se sont détériorées, et à la fois un sentiment de soulagement du fait de pouvoir se décharger de certaines responsabilités léguées aux enfants. L'effacement progressif du rôle du parent au sein des ménages intergénérationnels augmente ainsi les risques d'un isolement socio-spatial des personnes âgées.

- De nouvelles responsabilités pour les personnes âgées : l'entraide apportée aux proches.

Les différentes conditions de vie observées chez les personnes âgées se distinguent également lorsque l'on identifie le rôle qu'elles jouent auprès des membres de la famille en situation de pauvreté et de précarité. Subvenir aux besoins des enfants ou des petits-enfants lorsque ceux-ci sont au chômage, ont des problèmes économiques ou familiaux, ou encore lorsqu'ils n'ont

pas de logement, suppose de nouvelles responsabilités et contraintes dans le quotidien des personnes âgées enquêtées. Ces dernières vivent en effet au sein de ménages constitués de 3,1 personnes en moyenne et plus du tiers d'entre elles doivent subvenir aux besoins d'une ou plusieurs personnes du ménage n'ayant aucun revenu. Souvent, il s'agit des enfants ou des petits-enfants encore jeunes et sans emploi qui cohabitent avec leurs parents ou grands-parents. Pour les ménages de taille importante et composés d'une majorité d'individus dépendants des aînés, les conditions de vie des personnes âgées tendent à se dégrader.

En effet, plusieurs auteurs s'accordent à dire qu'en Amérique latine et notamment au Brésil, l'aide apportée quotidiennement par les personnes âgées à des membres de leur famille devient progressivement plus importante que celle reçue de cette même famille en retour (Saad, 2002 ; Santos, 2010). La situation économique relativement favorable des personnes âgées, dans un contexte de pauvreté aigue, débouche souvent sur des logiques d'entraide où les aînés soutiennent économiquement et matériellement les générations plus jeunes, surtout quand elles sont fragilisées dans leur parcours éducatif, sur le marché du travail ou dans leur vie conjugale (Lopes, 2006 ; Camarano, El Ghaouri, 2003 ; Camarano, Kanso, Mello, 2004 ; Coutrim, 2010 ; Santos, 2010). Ce sont alors les enfants des personnes âgées qui bénéficient du soutien de leurs parents (Camarano, El Ghaouri, 2003 ; Peixoto, 2004 ; Saad, 2004). Ainsi à Recife, 62.8% des personnes âgées chefs de ménage cohabitaient avec au moins un de leurs enfants en 2000 alors que la moyenne nationale pour la même période était de 54.5% (IBGE). Selon Camarano, Kanso et Mello (2004), les personnes âgées contribuaient en moyenne à 58.5% du revenu des ménages dans lequel ils résidaient.

Luciana (68 ans, Cordeiro) est ainsi la seule à percevoir un revenu stable – sa retraite – au sein d'un ménage constitué de huit personnes : « *Tout est cher... l'eau, l'électricité...presque 100 reais par mois... il faut payer le loyer mais c'est que moi qui reçoit de l'argent...on a du mal à finir les fins de mois...* ». L'enquêtée doit ainsi maintenir une gestion minutieuse du budget familial tout en limitant les dépenses aux besoins élémentaires du ménage. Pour Diego (73 ans, Cordeiro), la situation est devenue critique car il héberge neuf personnes à son domicile : sa femme, trois enfants et cinq petits-enfants, tous dépendants de sa maigre retraite. Incapable d'assurer le paiement des services élémentaires, la famille réside aujourd'hui sans eau ni électricité dans le logement. De plus, la promiscuité dans laquelle les membres de la famille doivent cohabiter (10 personnes dans 36m²) et l'inactivité professionnelle des trois enfants crée des conflits au sein du logement et détériore les relations entre les individus. Quant à l'enquêté et sa femme, ils expriment leur impuissance et désireraient pouvoir donner une vie meilleure à leurs enfants et petits-enfants. Le sentiment de responsabilité envers la descendance est constante chez les enquêtés qui accueillent leurs enfants ou petits-enfants chez eux, ce qui augmente leur état de fatigue et leurs préoccupations quotidiennes. De plus, Diego souhaiterait emménager dans un quartier plus calme mais la situation de précarité dans laquelle se trouvent ses enfants le dissuade de partir : il espère une amélioration des conditions de vie de ses enfants pour pouvoir entreprendre ce projet de mobilité résidentielle.

Ainsi, les fortes dépendances des membres du ménage vis-à-vis de Diego détériorent ainsi les conditions de vie de l'enquêté et l'assignent malgré lui à sa résidence.

De plus, en situation de cohabitation avec un ou plusieurs petits-enfants, les personnes âgées tendent à donner la priorité aux nécessités de ces derniers, au détriment de leurs propres besoins, comme les achats de médicaments, les activités de loisirs, etc (Lloyd-Sherlock, 2001 ; cité par Camarano et *al.*, 2004). Lors de notre enquête, les personnes âgées ayant un ou plusieurs petits-enfants à leur charge ont en effet souligné l'importance accordée au bien-être de leurs petits-enfants, devenant parfois un des objectifs prépondérant de leur quotidien :

« Moi je n'ai pas de plans pour le futur, pourquoi je voudrais avoir des projets pour le futur si la mort est déjà en train de me chercher (rires) ! J'ai plus de 70 ans... je ne sais pas... j'aimerais que Jésus me regarde et qu'il me lâche un peu d'argent... mais je ne le veux pas pour moi, je le veux pour ma petite-fille vous comprenez ? » (Nina, 72 ans, Brasilit) ;

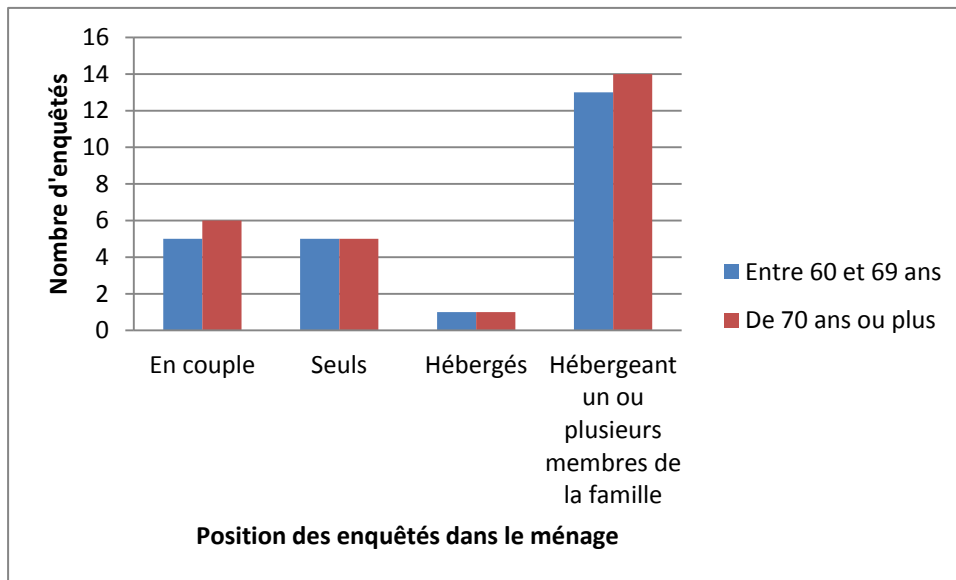
« La seule chose que je ne veux pas c'est que mon petit-fils manque de quoi que ce soit » (Marita, 68 ans, Cordeiro).

Coutrim (2006), souligne que la protection des aînés envers les petits-enfants s'explique par la volonté des premiers à offrir aux plus jeunes ce qu'ils n'ont pas pu donner à leurs propres enfants lorsqu'ils étaient jeunes et souvent en situation plus précaire encore.

Le soutien des personnes âgées apporté aux générations plus jeunes tend néanmoins à diminuer avec l'avancée en âge des aînés. De ce fait et dans le contexte brésilien, les personnes âgées de moins de 70 ans accueillent davantage de membres de leur famille chez eux alors que les plus de 70 ans sont plus nombreux à être hébergés chez un membre de leur famille (Camarano, 2002).

On ne retrouve pourtant pas cette tendance dans les résultats de notre enquête : seules deux personnes enquêtées, Flora (70 ans, Brasilit) et Carolina (60 ans), étaient hébergées au moment de l'enquête. Inversement, on constate que l'hébergement d'un ou plusieurs membres de la famille chez les personnes âgées est récurrent et ce, pour toutes les tranches d'âge confondues, comme le montre la Figure 24.

Figure 24. Situation matrimoniale et résidentielle des enquêtés de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro selon l'âge –Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Bien que les personnes âgées accueillent enfants et petits-enfants chez eux, le soutien n'est pas uniquement descendant : souvent, les générations plus jeunes apportent une aide importante voire subviennent aux besoins des personnes âgées qui continuent de vivre chez eux. Ainsi, des 14 enquêtés de 70 ans ou plus qui hébergent un ou plusieurs membres de la famille, 9 perçoivent une aide importante de ceux-ci. Ce soutien se traduit généralement par un accompagnement quotidien des personnes âgées en perte d'autonomie. En effet, pour ces neuf personnes, la présence d'un ou plusieurs membres de la famille dans leur domicile est nécessaire voire indispensable puisqu'elles éprouvent toutes des difficultés dans la réalisation de leurs activités quotidiennes. Pour Fausto (85 ans, Brasilit), qui a complètement perdu la vue, et pour Osette (86 ans, Cordeiro), qui éprouve de grandes difficultés à se déplacer seule, la présence de leur enfant dans leur domicile est indispensable. En effet, la perte d'autonomie provoquée par leur handicap ne leur permet plus de résider seuls dans leur logement. Pour les moins de 70 ans, seuls trois personnes âgées sur 13 qui hébergent un ou plusieurs membres de la famille sont dans cette situation. Pour les autres, ce sont davantage les personnes âgées qui aident matériellement le ou les membres de la famille qu'elles hébergent et n'éprouvent pas de difficultés majeures au quotidien, notamment en termes de santé.

Ainsi, le statut d' « hébergé » au sein du ménage ne suffit pas ici à déterminer les individus dépendants. En effet, bien que la plus de la moitié des personnes âgées enquêtées accueillent et soutiennent matériellement un ou plusieurs membres de leur famille, l'autre partie des aînés qui hébergent des générations plus jeunes chez eux reçoivent une aide indispensable de ces dernières lorsqu'ils sont en perte d'autonomie.

Le profil sociodémographique des habitants, les situations résidentielles et familiales, la composition des ménages et les relations entretenues avec des membres de la famille sont donc des paramètres importants pour appréhender les conditions de vie différenciées au troisième âge. Celles-ci déterminent ainsi en partie les inégalités de mobilité observées chez les enquêtés, comme nous le verrons en détail dans le chapitre 5.

d) La construction des représentations collectives et individuelles de la vieillesse : un facteur important dans l'inclusion sociale des aînés ?

Il est important de souligner ici qu'il existe d'autres facteurs, tels que les représentations collectives et individuelles, qui apparaissent de façon moins explicite dans le quotidien des habitants mais qui néanmoins peuvent jouer un rôle important dans les conditions de vie et dans les pratiques résidentielles et quotidiennes des personnes âgées. Ces impacts sont difficilement mesurables mais ils apparaissent couramment dans la littérature scientifique et ressortent dans les résultats de notre enquête. Nous proposons donc ici d'identifier certains effets des représentations liées à la vieillesse sur les pratiques quotidiennes et les conditions de vie des habitants.

Selon Belo (2011), la théorie du désengagement développée par les sociologues américains Cumming et Henry au début des années 1960, postule que le processus de vieillissement entraîne une diminution des interactions entre les personnes âgées et la société. Ce « désengagement » ou « déprise » peut être lié à la dévalorisation de soi-même ou à un changement volontaire de mode de vie lié au processus de vieillissement. Ainsi, le retrait des personnes âgées peut « *recouvrir aussi bien un abandon et un repli passif qu'une recherche d'accomplissement et d'achèvement de soi dans un mouvement d'intériorité* » (Gommers, Van Den Bosch de Aguilar et al., 1992 : 129). C'est à travers les représentations collectives et individuelles ainsi que les nouvelles pratiques sur le territoire des personnes âgées enquêtées, que nous avons pu saisir l'impact de ce « désengagement » sur l'évolution des mobilités quotidiennes.

Dans le cadre de notre enquête, les discours des habitants sont souvent marqués par une représentation négative de la vieillesse, une étape de la vie synonyme de vulnérabilité et de décrépitude, qui justifie une réduction volontaire des mobilités. Certains individus renoncent ainsi progressivement aux activités qu'ils réalisaient auparavant en soulignant que l'entrée dans le troisième âge représente de nouvelles difficultés quotidiennes, notamment liées à la dégradation de l'état de santé, qui rendent la réalisation de ces activités difficiles. Ainsi, la vieillesse est associée à la maladie, au cumul de handicaps et à l'augmentation des contraintes quotidiennes qui remettent en cause la place des personnes âgées dans la société et leur intégration avec les populations des autres classes d'âge. C'est à travers ces représentations que les personnes âgées s'écartent peu à peu de l'environnement ou du quotidien dans lequel certains d'entre eux s'étaient auparavant immergés : « *j'ai arrêté de travailler parce que j'ai eu une maladie... la maladie que j'ai eu c'est la vieillesse... j'étais déjà trop vieux* » (Eduardo, 75 ans, Vila Arraes). Le sentiment de fragilité et la remise en cause de leur place

dans la société, créent chez les personnes âgées des appréhensions, des peurs qui les dissuadent d'affronter le monde extérieur à travers des sorties :

« J'ai arrêté de sortir le soir avec les amis, j'ai arrêté parce qu'on commence à devenir vieux et là, on perd le goût de sortir » (Atila, 75 ans, Vila Arraes) ;

« Quand on commence à vieillir, on commence à avoir peur de marcher, de sortir de chez soi... » (Julha, 65 ans, Vila Arraes).

Les représentations négatives des enquêtés sur la vieillesse se construisent certes lorsque leur état de santé se dégrade et les empêche de réaliser certaines sorties ou activités, mais il est important de souligner que le regard négatif porté sur la vieillesse découle en partie, voire fondamentalement, des représentations des autres groupes d'âge. Selon Salas (2008), l'étude des représentations, qu'elles soient collectives ou individuelles, est indispensable pour appréhender les différentes pratiques quotidiennes et les comportements des habitants dans un contexte donné : identifier les représentations des individus devient nécessaire dans *« une perspective collective et intégrée du diagnostic de la composition sociale de la ville »* (ibid., p.1). En ce sens, les auteurs s'accordent à dire que la vieillesse est généralement associée à des représentations négatives qui émanent de l'ensemble de la population, notamment dans les sociétés occidentales où les personnes âgées dérangent, vivent en décalage avec leur temps et leur augmentation implique de nouveaux problèmes économiques et sociaux (Guimbert, Godot, 2010 ; Ferreto, 2010 ; Bourdelais, 1993). De plus, dans un contexte brésilien, Ferreto (2010 : 25) souligne que les notions rattachées à la vieillesse renforcent souvent les préjugés et les représentations négatives vis-à-vis des personnes âgées : *« l'expression « vieux » a plusieurs sens et significations – perte, détérioration, échec, inutilité, fragilité, décadence, ancien, âgé, usé, obsolète et en opposition avec la vie – en donnant l'impression que le vieux vit de façon improductive et est dépassé par notre société. »*. Selon le même auteur, c'est à partir de l'acceptation ou le rejet de l'image construite par le collectif que les personnes âgées créent leur propre image, et de celle-ci dépendra leur rapport avec la société et les individus qui la composent.

Dans le cas de notre enquête à Recife, on remarque que les pratiques de mobilité de certains enquêtés sont influencées par les représentations que leur proches se font de la vieillesse : *« Ma fille s'énerve avec moi, elle n'aime pas que je me déplace toute seule...et c'est peut-être vrai, je mets sans doute trop de temps à traverser et quand il y a beaucoup de circulation ça embête tout le monde.»* (Nina, 72 ans, Brasilit). Ainsi, on constate alors qu'il y a une intériorisation des représentations collectives et que l'individu agira en fonction des limites qu'on lui a imposées, explicitement ou implicitement. La famille ou le voisinage, à travers des représentations bien souvent caricaturales de la vieillesse, transmettent aux aînés l'idée d'une vieillesse fragile et dépendante qui doit limiter les prises de risques. En les surprotégeant, l'entourage des personnes enquêtées limite les mobilités des personnes âgées et augmente le risque de sédentarisation et d'isolement.

Par ailleurs, les entretiens réalisés avec des acteurs institutionnels à Recife suggèrent l'influence de représentations multiples qui viennent renforcer les discriminations et les inégalités de jugements dans la vieillesse. Ainsi Carla, responsable des ressources humaines au ministère des finances de Recife (interrogée en 2012), insiste sur l'existence d'une vieillesse à double facette où l'on observe d'un côté la « vieillesse joviale » réservée à l'élite de la population *recifense* et perçue comme dynamique, autonome, en bonne santé et en opposition avec la « vieillesse des pauvres », souvent ignorée et marginalisée socialement par les habitants et les politiques publiques. Ainsi Rita, Présidente de l'Institut de Recherches et d'Etudes du Troisième Age, nous a fait part d'une campagne de sensibilisation menée par son ONG, suite à une pétition des groupes du troisième âge de la ville, en proposant des formations gratuites aux chauffeurs des transports collectifs, souvent redoutés par les personnes âgées : « [...] *Il y avait beaucoup de maltraitance envers les personnes âgées... parce que comme le transport est gratuit pour eux, beaucoup de chauffeurs de bus ne respectaient pas les arrêts de bus... On a essayé de renverser les mythes et les préjugés qu'ils se font vis-à-vis des personnes âgées* ». Certains enquêtés ont effectivement évoqué avoir été victimes d'humiliations lors de leurs sorties en transport collectif : « *Il y a beaucoup de chauffeurs ignorants, ils ne traitent pas bien les personnes âgées [...] par exemple, parfois on fait un signe pour qu'ils s'arrêtent mais ils grillent l'arrêt ! Parfois aussi, normalement ils devraient s'arrêter près du trottoir pour qu'on puisse descendre plus facilement mais ils s'arrêtent trop loin et là on doit descendre avec beaucoup de difficultés ou alors monter dans le bus avec l'aide de quelqu'un... et ça c'est pas bien.* » (Taciara, 81 ans, Brasilit).

Face aux différentes discriminations, aussi bien positives que négatives, les enquêtés semblent majoritairement agir en contournant les conflits ou les situations gênantes. Ce malaise entraîne la diminution volontaire des déplacements en transport collectif et l'augmentation de l'accompagnement d'une tierce personne dans les mobilités quotidiennes de certains enquêtés, comme nous le développerons dans le chapitre 6 de la thèse. Dans les cas extrêmes, ces représentations intériorisées par les personnes âgées elles-mêmes peuvent être la cause d'un repli sur le lieu de résidence et favoriser ainsi l'exclusion socio-spatiale des individus.

Conclusion du Chapitre 4

Les inégalités de mobilité chez les personnes âgées, qu'elles concernent les mobilités résidentielles ou quotidiennes, sont en partie issues d'une trajectoire de vie qui influence largement, avant l'entrée dans la vieillesse, les contraintes ou les avantages de chaque habitant dans ses accès à la mobilité. Les situations de précarité qui caractérisent la population étudiée nous ont permis, dans un premier temps, de saisir les diverses difficultés qui s'imposent à eux dans l'accès à la propriété par exemple ou encore dans l'amélioration de leurs conditions de vie.

Nous avons pu ensuite observer des inégalités à la fois dans les trajectoires résidentielles des individus et à la fois dans les conditions de vie au troisième âge, quand bien même l'échantillon de notre enquête présentait des caractéristiques communes, notamment liées à la pauvreté. Parmi les individus les plus vulnérables, on retrouve les habitants les plus démunis, souvent avec un profil de migrant originaire de zones rurales, qui ont souvent traversé des périodes de forte instabilité résidentielle et n'ont que tardivement accédé à la propriété. Ce sont également les individus dont leur réseau relationnel et familial reste limité, ce qui réduit leurs chances de pouvoir développer des stratégies résidentielles favorables à l'amélioration de leurs conditions de vie. L'entrée au troisième âge marque, pour certains, le prolongement des difficultés connues au cours de l'histoire de vie lorsque les problèmes économiques, les contraintes liées au logement (insalubrité, localisation peu favorable, logement en location, etc.) ou l'instabilité familiale continuent de faire partie de leur quotidien. Conjugués aux effets du vieillissement, notamment à la dégradation de santé, la persistance de ces difficultés induit des formes d'isolement chez certains habitants. Pour d'autres en revanche, l'entrée dans la vieillesse a signifié l'amélioration de leurs conditions de vie à travers les nouveaux revenus liés à la retraite ou aux aides sociales, à travers la réalisation de nouvelles activités de loisirs, notamment pour les femmes, et le soutien matériel ou immatériel des enfants. Ainsi, les inégalités de mobilités résidentielles et les différentes conditions de vie observées au troisième âge constituent un paramètre essentiel pour appréhender les pratiques de mobilité quotidienne d'aujourd'hui.

La diversité des trajectoires résidentielles et des conditions de vie des personnes âgées, étudiée dans le chapitre 4, a révélé d'importantes inégalités entre les individus. A travers l'observation des mobilités urbaines au troisième âge, nous proposons d'identifier à présent les inégalités qui se dégagent, en soulevant l'impact qu'elles induisent chez les personnes âgées ciblées. L'objectif du chapitre 5 repose sur l'articulation entre les mobilités quotidiennes, les pratiques résidentielles et les stratégies développées par les habitants, ces dernières étant fondamentalement liées aux conditions de vie que nous avons abordées dans le chapitre 4.

Nous nous pencherons tout d'abord sur les pratiques et les mobilités quotidiennes observées au troisième âge en identifiant simultanément les différents modes de vie des habitants afin d'appréhender les ressources qu'ils ont l'habitude de mobiliser et les lieux de déplacements qu'ils fréquentent. Cette première entrée nous permettra ainsi de mieux appréhender la diversité des pratiques de mobilité quotidienne des habitants et les inégalités qui en découlent.

Dans un second temps, nous exposerons les inégalités de mobilité quotidienne en soulignant les principales variables qui les composent. La spécificité des situations résidentielles des individus (localisation du domicile dans la ville, caractéristiques du quartier de résidence, etc.), le profil sociodémographique des habitants (le sexe, l'état de santé, le niveau d'instruction) et dans les caractéristiques des réseaux sociaux des individus constituent ainsi les principaux facteurs des inégalités observées.

5.1. Les pratiques résidentielles et des modes de vie au troisième âge : de nouvelles pratiques pour de nouvelles inégalités ?

Si les pratiques résidentielles des habitants avant l'entrée dans le troisième révélait de fortes mobilités et d'importantes difficultés face à l'accès au logement, on observe aujourd'hui une réduction des mobilités des personnes âgées en raison d'une stabilité résidentielle acquise par l'accès à la propriété. Par ailleurs, un changement dans les modes de vie s'opère dans la vieillesse ; le départ à la retraite par exemple permet aux habitants de bénéficier de plus de temps libre et de réaliser ainsi de nouvelles pratiques quotidiennes liées aux loisirs, aux visites familiales ou encore au culte religieux. Inversement, les dégradations de l'état de santé chez certains enquêtés peuvent les obliger à renoncer à plusieurs mobilités quotidiennes ou à augmenter leurs déplacements liés à la santé. Nous présenterons ainsi dans cette section, les caractéristiques des pratiques résidentielles et des modes de vie observées au troisième âge qui influent sur les mobilités quotidiennes des enquêtés.

5.1.1. Les principales caractéristiques des pratiques résidentielles chez les personnes âgées

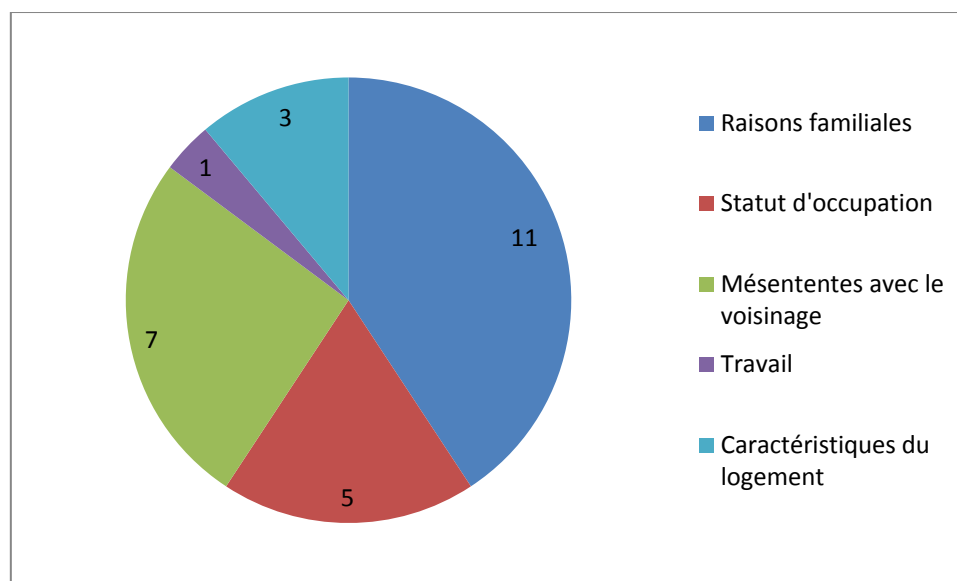
L'entrée dans la vieillesse marque de nouvelles conditions de vie, comme nous l'avons exposé dans le Chapitre 4. Ces dernières influent alors sur les pratiques quotidiennes des personnes âgées, dont les besoins, les projets de vie et les contraintes changent dans le processus de vieillissement. Nous nous pencherons ainsi, dans un premier temps, sur les mobilités résidentielles observées au troisième âge en identifiant les raisons qui désormais motivent les déménagements des habitants et en distinguant les nouvelles pratiques résidentielles qui caractérisent la population étudiée.

a) Le troisième âge : un cycle marqué par une réduction et de nouveaux types de mobilité résidentielle ?

Si les mobilités résidentielles ont surtout été liées aux événements familiaux des enquêtés avant l'entrée dans le troisième âge (mariages, unions, séparations, divorces, naissance des enfants, mésententes familiales, etc.), celle-ci induit à son tour d'autres formes de mobilités, liées à l'évolution des conditions de vie dans cette tranche d'âge. Thalineau et Nowik (2009) identifient, dans le contexte français, trois phases qui caractériseraient les mobilités résidentielles au troisième âge. La première phase, débutant dès le départ à la retraite, serait marquée par la volonté des habitants de « vivre autrement » à travers un changement de résidence. Les mobilités résidentielles de la deuxième phase, définie comme « milieu de retraite », représentent, selon les auteurs, des « mobilités d'ajustement » d'habitants qui cherchent à se sentir avant tout en sécurité en se rapprochant de la famille, de certains services ou encore en optant pour un logement davantage adapté à leurs besoins. Enfin, la dernière phase se caractérise par des mobilités résidentielles sous contrainte où la perte d'autonomie des habitants implique un changement de résidence vers des centres spécialisés ou chez des membres de la famille. Dans le cadre de notre enquête, l'identification de tels paliers n'a pas été possible du fait d'un nombre d'observations insuffisant : seuls 27 déménagements ont été observés à 60 ans ou plus, dont 7 qui ont été réalisés à plus de 75 ans.

Les motifs de déménagements ainsi observés sont principalement liés, comme aux différentes étapes de la vie, à des raisons familiales (ruptures ou mésententes familiales, cohabitation avec un membre de la famille, décès du conjoint, volonté de résider à proximité d'un ou plusieurs membres de la famille etc.) et aux mésententes avec le voisinage (Figure 25).

Figure 25. Le nombre de mobilités résidentielles à 60 ans ou des habitants des quartiers populaires de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro selon le motif de déménagement – Recife 2013



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Hormis les habitants de Cordeiro qui ont changé de secteur de résidence à travers un programme de relogement social, la plupart des enquêtés ayant réalisé un ou plusieurs déménagements au troisième âge sont restés dans le même quartier. Il s'agit donc bien de mobilités « d'ajustement », pour reprendre l'expression de Thalineau et Nowik (2009), où les habitants cherchent à demeurer dans un environnement familier tout en optimisant leur confort et leurs besoins quotidiens. Les pratiques résidentielles des aînés semblent être davantage maîtrisées qu'à l'âge actif où, comme on l'a évoqué dans le chapitre 4, l'itinéraire résidentiel était souvent subi par la population pauvre. Par ailleurs, tous les enquêtés cherchent à déménager près du lieu de résidence d'un ou plusieurs enfants, voire à cohabiter avec eux. Pour certains, l'aide des enfants devient indispensable au moment où ils commencent à perdre leur autonomie et ce rapprochement facilite alors les formes d'entraides. Pour d'autres, ce rapprochement est une précaution ou plutôt une initiative préventive en vue d'une future dégradation de santé qui pourrait entraîner des formes de dépendance et par conséquent, la nécessité de solliciter les enfants. Ainsi, Simone (65 ans, Brasilit), en voyant son état de santé se dégrader, a décidé de se rapprocher de sa fille en déménageant dans une petite maison située en face de chez elle : « *J'étais tout le temps malade vous savez et j'habitais plus ou moins loin, dans le quartier Fabricio... donc s'il m'arrivait quoi que ce soit, il n'y avait personne pour me secourir...au moins ici, ma fille est juste en face...* ».

Au-delà de 75 ans, les mobilités résidentielles deviennent très faibles. Pour l'ensemble de notre l'échantillon, seuls quatre individus ont déménagé après 75 ans. Deux d'entre eux ont déménagé en raison des caractéristiques du lieu de résidence ou du logement lui-même, qui posaient désormais problème dans leur quotidien. Ainsi, Javier (77 ans, Brasilit), qui résidait depuis sept ans dans son ancien logement, décida de déménager peu de temps avant l'enquête

vers sa résidence actuelle en raison des problèmes de santé que lui provoquaient les émanations toxiques du fabricant de pneumatique situé à côté de chez lui. Pour Livia (93 ans, Brasilit), le seul déménagement qu'elle connut au troisième âge s'est réalisé deux ans avant l'enquête : vivant seule, elle estimait son logement trop grand pour elle et ne s'y sentait plus en sécurité ; elle décida alors d'acheter sa maison actuelle, plus petite et mitoyenne de deux maisons dont elle connaissait les propriétaires avant de s'y installer. Quant à Osette (86 ans, Cordeiro), elle alla s'installer chez sa fille à 80 ans, lorsque son état de santé ne lui permit plus de vivre en autonomie chez elle. Dona Nova (82 ans, Brasilit), pour sa part, déménagea trois fois alors qu'elle avait plus de 75 ans : suite à la séparation d'avec son mari, elle se rendit une première fois chez son fils, où elle résida six mois pour ensuite se rapprocher de sa cousine qui habitait dans un autre municípe. Elle y vécut pendant un an le temps de pouvoir acheter son actuelle maison.

Bien que les déménagements au troisième âge semblent répondre à une volonté des personnes enquêtées, ils reflètent néanmoins des nouvelles difficultés quotidiennes liées à une plus ou moins forte perte d'autonomie ou à une dégradation de l'état de santé. A travers le changement de résidence, les enquêtés cherchent un environnement adapté à leurs nouveaux besoins et c'est notamment en déménageant à proximité d'un ou plusieurs membres de la famille que les aînés trouvent un soutien et un réconfort quotidien.

Ainsi, le lieu de résidence de la famille joue un rôle important dans les pratiques résidentielles des habitants, comme on l'observe dans l'ensemble de l'Amérique latine (cf. chapitre 1). 37 enquêtés ont alors déclaré la présence d'un ou plusieurs membres de leur famille dans leur quartier de résidence. Vivre à proximité d'un ou plusieurs membres de la famille ou cohabiter avec ces derniers peut représenter un réel atout dans le développement de l'entraide intergénérationnelle et constitue une nécessité pour les personnes âgées en perte d'autonomie. Pourtant, on observe une tendance à l'augmentation des ménages unipersonnels au troisième âge, ce qui soulève plusieurs interrogations sur les conditions de vie des personnes âgées.

b) L'augmentation des ménages unipersonnels au troisième âge

On constate au Brésil une progressive augmentation des ménages unipersonnels pour la population âgée. La part des 60 ans ou plus résidant seuls, qui correspondait à 18% des personnes âgées au recensement de 2000, s'est élevé à plus de 21% en 2010. Camarano (2003) souligne que l'augmentation des ménages unipersonnels pourrait être associée à la fragmentation familiale, aux changements des pratiques des individus qui aspirent désormais à réduire la promiscuité dans le domicile, ou encore à l'adoption par les ménages de l'individualisme au détriment de l'entraide familiale (p. 218). En ce sens, la réduction progressive de la taille des familles, notamment en raison de la baisse de la fécondité, pourraient amplifier l'augmentation des ménages unipersonnels parmi les personnes âgées ainsi qu'une diminution des aides apportées à ces dernières (Romero, 2002 ; Saad, 2002). Par ailleurs, l'allongement de l'espérance de vie et la « féminisation de la vieillesse » (Camarano, 2003), pourraient multiplier les situations de veuvage et par conséquent favoriser

l'augmentation des ménages unipersonnels. Dans le cadre de notre enquête, dix individus de notre échantillon habitent seuls et, pour la plupart, cette situation est plutôt vécue par défaut que dans une quête d'indépendance. En effet, le veuvage, le départ des enfants du domicile familial et les ruptures conjugales ont progressivement diminué la taille du ménage. Pour certains, ce « vide » est souvent associé à un sentiment d'abandon qui conduit les individus à des situations d'isolement. Le discours de Tatianny (65 ans, Vila Arraes) est chargé d'émotion lorsqu'elle évoque le départ de son fils qui résidait avec elle, et tout au long de l'entretien, elle partage un sentiment de solitude profond. L'enquêtée dit alors ne pas aimer sortir beaucoup, tout comme Jorge (71 ans, Vila Arraes) qui ne parvient pas à surmonter le décès de sa compagne et qui depuis l'événement, préfère rester chez lui, en limitant les contacts avec le voisinage. Pour d'autres, résider seul ne constitue pas une source d'anxiété majeure puisqu'ils sont autonomes et n'éprouvent pas de difficultés particulières dans leur quotidien. Néanmoins, lorsque nous les avons interrogés sur leurs projets résidentiels futurs, la plupart d'entre eux envisagent d'emménager dans un logement situé plus près du lieu de résidence d'un ou plusieurs membres de la famille.

Par ailleurs, Alberto (80 ans, Brasilit), Sonia (83 ans, Brasilit) et Julião (65 ans, Brasilit) ont leur propre espace mais ils partagent leur quotidien avec un ou plusieurs de leurs enfants qui résident soit dans la même propriété (à l'étage ou dans une autre maison sur le même terrain), soit dans une maison mitoyenne à celle de l'enquêté. Tous trois sont affectivement ou physiquement dépendants de leurs enfants et ne peuvent s'imaginer de vivre loin de leurs proches qui leur apportent une aide fondamentale au quotidien. La présence quotidienne d'un ou plusieurs membres de la famille, qu'ils soient en cohabitation avec l'aîné ou qu'ils résident à proximité de son domicile, influera de façon significative dans les pratiques de mobilités quotidiennes des personnes âgées, comme nous le développerons dans la deuxième partie de ce chapitre.

c) De nouvelles formes de multi-résidentialité et de séjours touristiques au troisième âge

Au long des parcours de vie étudiés, certains habitants ont connu, pour reprendre l'expression de Barbary et Dureau (1993), un « espace de résidence bipolaire » où pendant les jours de la semaine les individus résidaient sur le lieu de travail et le week-end, ils rejoignaient le domicile familial, généralement situé dans un autre municé. Ces pratiques de « birésidentialité » (Collombet, 2010 ; Kaufmann, 2010) à l'âge actif sont le résultat d'un désajustement entre les emplois et le lieu de résidence, séparés par des distances importantes que les moyens de transport (notamment collectifs pour les individus modestes) ne permettent pas de rallier facilement chaque jour. Les habitants ont vu dans ces pratiques résidentielles à la fois une solution, afin de subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille, et à la fois une réelle contrainte, car ils sacrifiaient une partie de leur vie familiale et sociale.

Les pratiques de multi-résidentialité observées au troisième âge sont d'une toute autre nature et, contrairement aux bi-résidentialités vécues à l'âge actif, sont mieux maîtrisées et reflètent

le développement de nouvelles stratégies. Ainsi Lea (75 ans, Vila Arraes) a pour habitude de louer sa maison pendant plusieurs mois et de s'installer dans un autre quartier voire dans un autre municípe, en se rapprochant géographiquement de sa famille, afin de passer plus de temps avec ses proches. Depuis qu'elle est retraitée, elle a résidé plusieurs fois à Camaragibe et Jaboatão dos Guararapes, municípes limitrophes de Recife, ainsi qu'à São Paulo où habite sa fille. En location ou en cohabitation, Lea peut prolonger de six mois et deux ans ses séjours en dehors de sa résidence principale. La durée de son absence dépend principalement des locataires de sa résidence principale : lorsque ces derniers décident de quitter le logement, Lea prépare à son tour son réaménagement chez elle.

D'autres enquêtés rythment leur quotidien par des séjours touristiques réalisés en dehors du municípe de résidence. En règle générale ces séjours s'étendent sur quelques jours et dans une moindre mesure sur plusieurs semaines. Ce sont souvent les visites à des proches résidant dans des municípes éloignés du domicile des enquêtés qui sont à l'origine de ce type de pratiques : la longueur et la pénibilité des déplacements ne permettent souvent pas aux habitants de réaliser un aller-retour dans la journée. Ainsi Kleidson (62 ans, Vila Arraes) profite alors de son temps libre pour se rendre dans sa petite ville natale, à une centaine de kilomètres de Recife, où habitent ses frères et sœurs : « [...] *j'y vais pour deux jours, trois jours, 8 jours, 15 jours, ça dépend, j'y vais quasiment tous les mois... il y a des endroits pour sortir, des petits bars...on va pêcher, on va chasser... j'aime bien y aller...* ».

Ainsi, on observe au troisième âge des pratiques résidentielles et des séjours en dehors du domicile principal rendus plus flexibles qu'à l'âge actif, notamment en raison de l'absence d'un travail quotidien qui octroie aux enquêtés plus de temps libre. Néanmoins, il est toutefois intéressant de souligner que les pratiques de multi-résidentialité chez deux enquêtés sont aussi la conséquence d'importantes difficultés éprouvées au quotidien : Jorge (71 ans, Vila Arraes) doit quitter son domicile au moment des grandes crues du rio Capibaribe qui ont lieu au moins une fois par an. La dernière montée des eaux qui a inondé sa maison l'a conduit à résider 15 jours chez sa fille. Carolina (60 ans), qui a cédé sa propre maison à son fils et à sa belle-fille, réside actuellement chez une amie depuis un an en attendant que son fils et sa compagne, avec qui elle entretient des rapports conflictuels, emménagent dans un autre logement : « *Vous savez, j'habite ici mais j'ai une maison à moi, c'est provisoire ici [...] j'espère seulement qu'il [son fils] pourra rapidement trouver une petite maison, comme ça ils pourront faire leur vie et moi je me sentirais plus à l'aise chez moi* ».

Ainsi, on observe des pratiques résidentielles nouvelles au troisième âge, souvent mieux maîtrisées en raison de l'amélioration des conditions de vie des habitants. Les choix, les stratégies ou les tactiques mises en place par les habitants dépendent à la fois du parcours de vie de chacun, de l'état de santé des individus ainsi que des caractéristiques de leur environnement, notamment familial. Au-delà de leur influence dans les pratiques résidentielles, ces différents facteurs jouent également un rôle primordial dans l'évolution des mobilités quotidiennes au cours du cycle de vie.

5.1.2. Les modes de vie et les pratiques de mobilité quotidienne des personnes âgées des zones pauvres de la ville

Dans le prolongement de l'identification des nouvelles formes de mobilité résidentielle au troisième âge, nous exposerons ici les nouveaux modes de vie observés chez les personnes âgées, qui sont révélateurs des changements dans les besoins quotidiens et les centres d'intérêt de cette tranche d'âge. Nous verrons ainsi que les mobilités quotidiennes des personnes âgées des zones pauvres de Recife se caractérisent principalement par des déplacements de proximité, au sein du quartier de résidence.

Avant de se pencher sur les inégalités de mobilité observées dans le cadre de notre enquête, nous proposons ici d'identifier les modes de vie des personnes âgées enquêtées. Il s'agit de saisir les différentes activités, les intérêts et les besoins quotidiens des habitants afin d'appréhender leurs pratiques de mobilité sur le territoire. Le Tableau 15 ci-dessous expose ainsi les motifs de déplacements qui regroupent les principales mobilités quotidiennes des personnes enquêtées. Ces motifs de déplacement renvoient alors à des modes de vie spécifiques aux enquêtés qui doivent être considérés dans l'analyse des inégalités.

Tableau 15. Description des modes de vie des personnes âgées enquêtées en fonction des différents motifs de mobilité quotidienne à Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro - Recife, 2013

Principaux motifs des mobilités quotidiennes	Définition	Modes de vie
« Courses »	Ce motif renvoie aux achats alimentaires	La réalisation d'achats alimentaires peut constituer chez certaines personnes enquêtées le principal motif des déplacements. En effet, une grande partie des enquêtés se rend plusieurs fois par semaine dans les commerces alimentaires du quartier. Souvent, les faibles revenus des personnes enquêtées les empêchent de réaliser des achats volumineux qui par ailleurs impliquent le coût d'un véhicule à moteur pour le transport (lorsque les ménages ne sont pas motorisés). Pourtant, certains enquêtés réalisent leurs courses une ou deux fois par mois dans les grandes surfaces des quartiers voisins et plus rarement dans d'autres quartiers de la ville. Ils s'y rendent avec un proche motorisé ou en taxi.
« Famille »	Le motif « famille » correspond aux visites aux membres de la famille élargie.	Les personnes âgées enquêtées maintiennent un lien étroit avec la famille, notamment avec les enfants et les petits-enfants. La tendance à la proximité du lieu de résidence des membres d'une famille (au sein du même quartier) augmente la fréquence des visites. Bien que moins importantes, on observe également des visites aux membres de la famille dans d'autres quartiers de la ville.
« Santé »	Se traduit par les visites médicales	Les visites médicales caractérisent également les pratiques de mobilités des personnes âgées enquêtées. Plus enclines à la dégradation de l'état de santé, elles ont fréquemment recours aux

		services de santé de la ville. Deux catégories se dégagent : les visites dans les unités de santé du quartier où les habitants ont accès à une médecine préventive, générale ou d'urgence; et les visites dans des unités spécialisées qui se regroupent plus souvent dans les quartiers centraux de la ville. Ces dernières sont récurrentes pour les enquêtés atteints de diabète, souffrants de maladies plus rares ou nécessitant une intervention chirurgicale.
« Loisirs »	Ce motif regroupe les activités associatives, sportives et culturelles des habitants.	Les associations du troisième âge constituent le principal motif de déplacement lié aux loisirs et sont essentiellement fréquentées par les femmes. Ce sont des lieux de socialisation importants pour les personnes âgées, qui leur permettent également de réaliser des activités sportives, ludiques ou encore touristiques en groupe. Les personnes âgées qui côtoient une association du troisième âge s'y rendent au moins une fois par semaine, ce qui positionne cette activité comme étant l'un des principaux motifs des sorties chez les personnes âgées enquêtées.
« Eglise »	Correspond à la fréquentation des lieux de culte	Les mobilités quotidiennes des enquêtées sont particulièrement marquées par les pratiques religieuses des habitants. La moitié des enquêtés fréquentent en effet un lieu de culte. Les églises protestantes sont davantage fréquentées que les églises catholiques. La religion est très ancrée dans la culture brésilienne et la fréquentation des lieux de culte permet aux personnes enquêtées de maintenir d'importantes relations sociales.
« Autres »	Ce motif correspond aux achats non-alimentaires, aux démarches administratives, au travail, à l'accompagnement des petits-enfants à l'école ou aux activités extra-scolaires, aux visites chez des amis, etc.	<ul style="list-style-type: none"> - Les accompagnements des petits-enfants : ils regroupent les mobilités les plus fréquentes pour les déplacements liés au motif « autres ». Certains enquêtés se chargent d'aller chercher et/ou de déposer les petits-enfants à l'école lorsque les parents travaillent. On observe également des accompagnements aux activités extra-scolaires en dehors du quartier de résidence. La garde des petits-enfants est une pratique courante chez les enquêtés et souvent, les personnes âgées accueillent chez eux un voire plusieurs petits-enfants pendant la journée, et ce, plusieurs fois par semaine. - Le retrait des revenus de la <i>Prévoyance Sociale</i> : Une large majorité des personnes âgées enquêtées ne dispose pas d'une carte bancaire voire d'un compte en banque, ce qui les oblige à se déplacer une fois par mois, afin de retirer le montant de leur retraite, de leur bénéfice ou de leur aide sociale, à la banque ou dans les centres prévus à cet effet. - Le paiement des factures : Pour les mêmes raisons, les personnes enquêtées ne peuvent généralement pas effectuer de virement ou émettre des chèques afin de réaliser le paiement des factures qu'ils reçoivent à leur domicile. Ils doivent donc se rendre sur place et régler les factures en espèces. - Les visites aux amis : Ce motif de déplacement est peu évoqué par

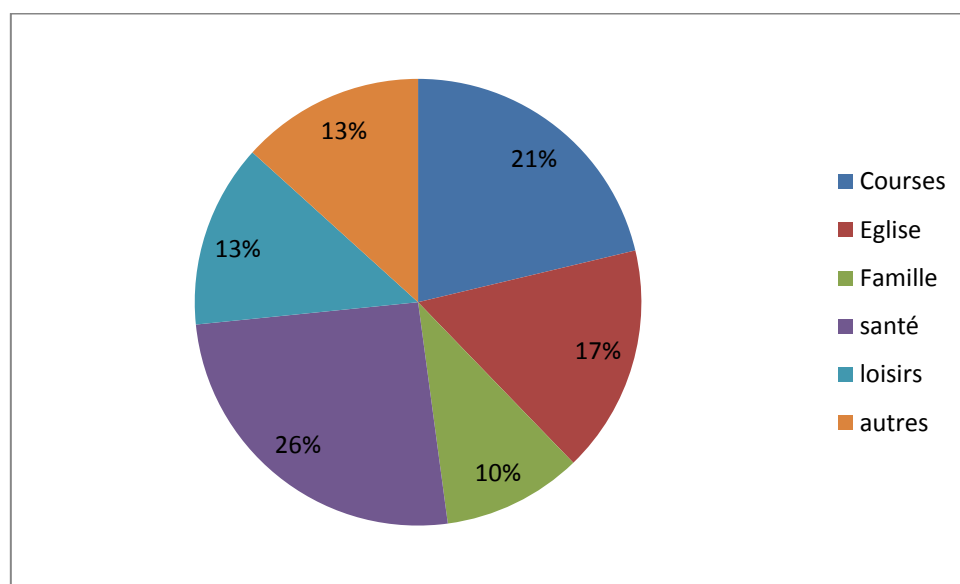
		<p>les enquêtés, pourtant il est fréquent. Souvent, les visites aux amis ne sont pas le motif qui a poussé les aînés à se déplacer mais les personnes âgées profitent d'une sortie pour rendre visite à un ami. Ces visites ne sont généralement pas organisées à l'avance et les enquêtés s'y rendent principalement à pied, près du lieu de résidence.</p> <p>- Le travail : il ne concerne que huit enquêtés mais pour certains d'entre eux, les mobilités liées au travail représentent les déplacements les plus fréquents bien qu'ils ne soient pas nécessairement journaliers. En effet, la plupart des emplois assurés par les enquêtés en dehors du domicile sont à mi-temps ou irréguliers.</p>
--	--	---

Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

La diversité des types de mobilité quotidienne observée ici se traduit par une diversité non moins importante des lieux fréquentés. Ainsi, la Figure 26 montre que les destinations des personnes âgées sont diversifiées avec une part importante des lieux fréquentés qui concernent la santé, les courses ou le culte. Ces trois destinations regroupent ainsi plus de 60% du total du nombre de lieux fréquentés par les habitants. Identifier les lieux que les personnes âgées fréquentent permet d'appréhender à la fois les besoins des enquêtés et leurs pratiques quotidiennes privilégiées, et à la fois des ressources présentes (ou absentes) sur le territoire. En ce sens, le motif « santé » reflète ici des nécessités importantes en termes de soins de la part des enquêtés. Les maladies qui atteignent les personnes âgées, comme on l'a évoqué dans le chapitre 4, nécessitent des traitements différenciés et parfois spécialisés, ce qui les mène souvent à fréquenter plusieurs établissements médicaux. Quant au motif « courses », la diversité de lieux fréquentés pourrait s'expliquer notamment par l'offre abondante de commerces accessibles aux enquêtés. Par ailleurs, les courses constituent l'une des principales caractéristiques des pratiques de mobilité des personnes âgées. En effet, l'absence de navettes domicile-travail chez les aînés conduit les déplacements liés aux courses à être l'une des mobilités quotidiennes les plus fréquentes au troisième âge. Le motif « église » regroupe également une part importante des lieux fréquentés, ce qui reflète une pratique religieuse ancrée dans le quotidien des enquêtés et qui laisse également penser qu'il existe une offre importante de lieux de culte sur le territoire.

Figure 26. La part des lieux fréquentés par les personnes âgées par motif de déplacement – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation: Pamela Quiroga

Par ailleurs, les mobilités observées au troisième âge se caractérisent par des déplacements de proximité, près du lieu de résidence, alors que les déplacements en dehors du quartier de résidence sont plus rares. 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. Les faibles mobilités en dehors du quartier de résidence peuvent trouver leur explication dans l'évolution des pratiques des habitants et dans les contraintes qui pèsent sur eux, ainsi que dans les caractéristiques du territoire, limité en ressources. D'une part, les lieux de destination des habitants évoluent 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 souvent pénibles, les aînés peuvent désormais mieux maîtriser les mobilités contraignantes et optent souvent pour des mobilités près du lieu de résidence. D'autre part, souffrant de problèmes de santé croissants, les personnes âgées peuvent être amenées à réduire leurs déplacements en raison d'une perte d'autonomie progressive. Les difficultés éprouvées lors des déplacements physiques sont la cause principale des fortes réductions de mobilité chez les personnes âgées enquêtées :

« *Je ne peux pas bouger beaucoup comme le je faisais avant... Ce que j'ai c'est des douleurs aux jambes à cause de mon arthrose... ça fait bien un an que je ne sors plus toute seule* » (Arlinda, 82 ans, Brasilit)

« *Si je vais jusqu'à la petite place là-bas, il y a une petite montée juste avant d'y arriver... quand je commence à la monter je m'essouffle... ma maladie c'est la fatigue... je suis en train de me faire des examens pour savoir ce que j'ai [...] quand je fais beaucoup de mouvements je me fatigue très rapidement* » (Atila, 75 ans, Vila Arraes).

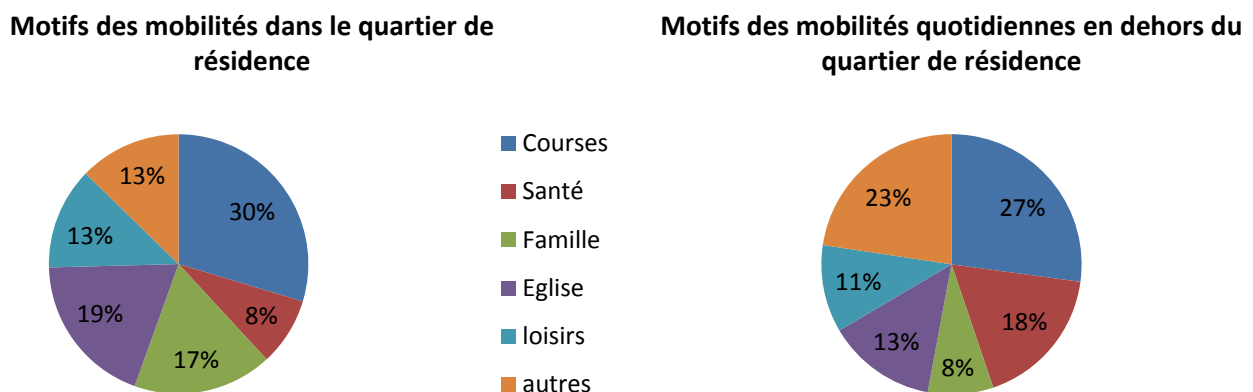
« Je souffre de labyrinthite, de diabète et d'hypertension alors c'est difficile pour moi de sortir, j'ai même du mal à monter jusqu'à chez moi [au premier étage] ! » (Osette, 86 ans, Cordeiro)

Comme nous le verrons dans les sections suivantes, d'autres facteurs tel que le genre, les conditions d'accès aux moyens de transport, la localisation du domicile ou encore les caractéristiques du réseau social des habitants peuvent également expliquer les pratiques de mobilités centrées à proximité du lieu de résidence.

Enfin, les trois zones enquêtées, bien que situées dans des quartiers péricentraux, sont bien desservies en termes de commerce et services, ce qui permet aux habitants de trouver à proximité la plupart des ressources dont ils ont besoin.

Lorsque l'on observe les déplacements réalisés au sein du quartier de résidence (Varzea et Cordeiro), ils sont principalement liés aux achats alimentaires, à l'église et à la visite de membres de la famille (Figure 27).

Figure 27. La part des mobilités quotidiennes des personnes âgées dans et en dehors du quartier de résidence selon le motif de déplacement, Recife



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Les mobilités liées à la **santé** constituent une part plus importante parmi les déplacements réalisés en dehors du quartier de résidence que ceux réalisés en son sein. Ceci s'explique par la nature des visites médicales. Les soins ou consultations réalisés dans le quartier sont assurés par des médecins généralistes alors que les visites réalisées en dehors du quartier s'effectuent chez des spécialistes. En effet, chaque poste de santé de quartier, est composé d'au moins cinq personnes ; un médecin, un(e) infirmier(e), un(e) aide-soignant(e), au moins deux agents de santé et quelques postes bénéficient en plus de la présence d'un dentiste. Elles assurent principalement une médecine préventive et ses soins de base. Lorsque les habitants

ont recours à des soins spécialisés, ils doivent se déplacer au centre-ville. Dans le cadre de notre enquête, les déplacements les plus fréquents dans des établissements spécialisés en dehors du quartier de résidence sont effectués par les habitants touchés par des maladies chroniques telles que le diabète, nécessitant un traitement spécifique et un suivi médical continu. Ces mobilités en dehors du quartier de résidence sont donc liées à l'absence de services spécialisés au sein du quartier de résidence.

Les mobilités liées au motif « **autres** » constituent également une part importante des déplacements réalisés en dehors du quartier. Ces types de déplacement sont liés à des achats non-alimentaires, aux différentes démarches administratives, au travail, à l'accompagnement de petits-enfants à l'école ou aux activités extra-scolaires, aux visites chez des amis, etc. Tout comme les loisirs, les mobilités ayant pour motif « autres » qui se réalisent en dehors du quartier de résidence traduisent des déplacements irréguliers.

On constate que les mobilités liées aux **courses** sont fortement représentées aussi bien dans le quartier qu'en dehors de celui-ci. Elles se réalisent néanmoins majoritairement dans le quartier de résidence : seuls six enquêtés font leurs courses dans un autre quartier de la ville. Ce résultat montre encore une fois que l'offre de commerces de proximité est importante et que les enquêtés peuvent s'approvisionner sans difficultés dans leur quartier de résidence.

De la même façon, l'omniprésence des établissements **religieux** sur le territoire permet aux habitants de s'y rendre aisément, sans devoir réaliser de longues distances ; des 23 enquêtés qui fréquentent une église dans leur quartier de résidence, 18 s'y rendent au sein même de la zone pauvre dans laquelle ils résident.

En ce qui concerne les **loisirs**, les enquêtés ont tendance à pratiquer leurs activités de préférence dans le quartier de résidence. Ces activités se traduisent principalement par la fréquentation des associations du troisième âge ou des cours de gymnastique financés par la mairie. Les activités de loisirs, qui se situent en dehors du quartier de résidence se traduisent par des promenades lors des grands événements culturels (Carnaval, São João, événements religieux, etc.) ou sont liées aux sorties organisées par les associations du troisième âge et par les églises.

Les mobilités liées à la **famille** se réalisent également de façon prépondérante au sein du quartier de résidence, comme le montre le Tableau 16. En effet, les habitants se déplacent en moyenne 4,1 fois par mois pour rendre visite à un membre de la famille au sein du quartier de résidence alors qu'ils se déplacent 0,6 fois par mois en dehors de celui-ci pour le même motif.

Le Tableau 16 nous permet de saisir la fréquence des mobilités réalisées dans et en dehors du quartier de résidence à travers le nombre moyen de déplacements réalisés par mois et par enquêté sur le territoire. Ainsi, on observe que pour tous les motifs, hormis le motif « santé », les déplacements sont plus récurrents dans le quartier de résidence que en dehors de celui-ci.

Tableau 16. La fréquence des mobilités quotidiennes par le nombre moyen de déplacements par mois et par enquête en fonction des motifs de mobilité – Recife, 2013

Motifs de mobilité quotidienne	Nombre moyen de déplacements par mois et par enquête		Moyennes pondérées du nombre de déplacements par mois et par enquête
	Dans le quartier de résidence	En dehors du quartier de résidence	
Courses	5,5	1,7	4,5
Santé	1	1,3	1
Famille	4,1	0,6	3
Eglise	3,9	0,9	3
Loisirs	2,6	0,8	1,9
Autres	3	1,5	2,6

Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Ainsi, si le départ à la retraite est une des raisons principales de la diminution des mobilités quotidiennes des habitants, du moins ceux qui travaillaient auparavant, d'autres facteurs, tels que la dégradation de l'état de santé, les nouvelles nécessités et les nouveaux centres d'intérêt, ou encore la présence ou non de ressources à proximité du domicile favorisent la réduction des déplacements lointains au troisième âge. Ces réductions de mobilités peuvent par ailleurs être renforcées lorsque les habitants ont la possibilité de « déléguer » leurs mobilités (à travers leur réseau familial ou relationnel, à travers les services de livraison à domicile, etc.), comme nous l'aborderons dans le chapitre 6 la thèse.

Les mobilités des personnes âgées sont donc difficiles à saisir dans leur globalité, tant par leur irrégularité, en raison de l'absence de navettes quotidiennes domicile-travail par exemple, que par la diversité des lieux fréquentés. Par ailleurs, l'absence de régularité dans les pratiques des aînés sur le territoire révèle un parcours rythmé par des périodes d'« immobilité » et de plus ou moins fortes mobilités quotidiennes, comme nous le verrons dans les sections suivantes.

5.2. Les inégalités de mobilités quotidiennes révélatrices des vulnérabilités sociales au troisième âge

Comme on a pu le voir pour les trajectoires résidentielles à long terme (chapitre 4) et pour les pratiques résidentielles liées au troisième âge (section 5.1), les inégalités et la divergence des parcours s'expliquent par des variables à la fois endogènes (les caractéristiques des individus) et exogènes (les caractéristiques du ménage, du logement ou du contexte plus large). L'identification des inégalités de mobilité quotidienne au troisième âge, étroitement liée aux situations résidentielles et aux conditions de vie des habitants, est soumise au même constat. Les habitants qui résident à proximité des aménités de la ville ou des lieux qu'ils ont besoin de fréquenter ne présenteront pas les mêmes mobilités quotidiennes que les individus qui habitent loin des ressources nécessaires à leur vie quotidienne. De la même façon, un individu en bonne santé éprouvera moins de difficultés à se déplacer qu'un handicapé ou une personne âgée en perte d'autonomie. L'analyse des mobilités quotidiennes nous permet ainsi de

dégager des variables qui influent les pratiques spatiales des individus et qui distinguent les plus vulnérables d'entre eux.

Compte tenu de la population étudiée, nous avons soulevé quatre dimensions qui nous ont permis d'observer les principales inégalités de mobilité. La première est liée à la zone d'étude concernée et aux caractéristiques de l'environnement immédiat. La deuxième dimension est liée aux caractéristiques sociodémographiques des habitants qui reflètent des inégalités de mobilité lorsque l'on se penche sur l'état de santé, le genre et le degré d'instruction. La troisième entrée s'intéresse aux modes de déplacements des habitants qui renvoie alors à la capacité des individus à accéder à différents moyens de transports. Enfin, nous avons également pu identifier d'importantes inégalités de mobilité en fonction des caractéristiques du réseau social des enquêtés.

Dans cette section, nous tiendrons compte des différentes pratiques quotidiennes évoquées la section précédente, afin de saisir les avantages et les contraintes vécues dans la réalisation de chacune de ces mobilités quotidiennes.

5.2.1. Les inégalités de mobilité selon la zone d'étude

A travers notre étude, on constate un premier niveau d'inégalités entre les zones étudiées. En effet, les enquêtés du Conjunto Cordeiro se déplacent moins que les habitants de Brasilit et de Vila Arraes. Sur neuf personnes interviewées dans le Conjunto Cordeiro, cinq présentent des mobilités quotidiennes très faibles, demeurant essentiellement dans leur domicile. Ces faibles mobilités transparaissent d'ailleurs dans les représentations des enquêtés vis-à-vis du quartier, qu'ils ne semblent pas bien connaître. Lorsqu'ils sont interrogés sur leur quartier, les enquêtés n'évoquent que l'ensemble résidentiel Cordeiro ne faisant que de rares allusions à l'environnement extérieur au *Conjunto*. En effet, les habitants réalisent leurs pratiques quotidiennes principalement au sein de cet ensemble et ne participent à aucune activité dans le reste du quartier. Le supermarché et la banque du quartier sont les seuls lieux fréquentés en dehors de celui-ci. La faible familiarité avec le quartier et les représentations souvent négatives auxquelles il renvoie, comme nous l'évoquerons dans la troisième partie de la thèse, favorisent les formes d'isolement socio-spatial des aînés enquêtés.

Par ailleurs, les discours de ces enquêtés se fondent sur une comparaison constante entre le lieu de résidence actuel et l'antérieur ; tous éprouvent une nostalgie lorsqu'ils évoquent leur ancien quartier de résidence. La plupart d'entre eux résidaient dans la zone pauvre Brasília Teimosa, située près du centre-ville, et bien que leurs conditions d'habitat y aient été précaires, ils évoquent les avantages dont ils bénéficiaient sur place :

« Je n'aime pas ici parce que l'eau est chère, là-bas je ne payais pas... je préférerais où j'habitais avant parce que c'était calme, je dormais avec la porte ouverte [...] ici ils volent beaucoup... ici c'est loin de tout... pour faire les courses... on était près de tout là-bas et je n'avais pas peur » (Linda, 63 ans, Cordeiro) ;

« J'aimerais retourner à Brasília Teimosa, là-bas on était plus à l'aise, on allait à la plage... on était près de tout... si je pouvais j'irais vivre de nouveau là-bas... ici on doit toujours prendre le bus pour aller n'importe où. » (Victor, 70 ans, Cordeiro).

Il semblerait que les habitants ne se soient pas intégrés à leur nouvel environnement ou du moins, qu'ils n'aient pas réussi à adapter leurs pratiques quotidiennes au nouveau lieu de résidence. Selon Rocio, assistante sociale au sein de l'Ensemble Cordeiro, les pratiques quotidiennes des habitants de Brasília Teimosa tournaient autour des activités liées à la mer et au tourisme (pêche, commerce et loisirs sur la plage...). Parmi les enquêtés, certains évoquent les difficultés d'adaptation qu'ils ont éprouvées lors de leur arrivée à Cordeiro : *« ici, on est loin de tout...pour faire les courses... là-bas tout était à proximité et je n'avais pas peur... »* (Linda, 63 ans). Les situations de précarité chez les jeunes actifs augmentent les responsabilités des aînés qui se voient partager leur résidence avec d'autres membres de la famille et subvenir aux besoins de leurs enfants ou petits-enfants. La fréquente sur-occupation des logements de Cordeiro trouve souvent son origine dans le fait que les ménages bénéficiaires du projet de relogement, avaient accueilli dans leur ancien logement des membres de leur famille qui à l'origine ne résidaient à Brasília Teimosa, mais qui les y avaient rejoint en espérant obtenir ainsi un deuxième logement social, ce qu'ils n'ont finalement pas pu obtenir. Navez-Bouchanine (1998) observe les mêmes tactiques mises en place dans les bidonvilles marocains où des habitants viennent s'y installer en envisageant un éventuel droit au recasement⁴⁴. L'entretien réalisé en 2012 auprès du chef de projet chargé du développement des logements sociaux dans la ville de Recife révèle ce type de stratégies à chaque projet de relogement : *« [...] les communautés qui font l'objet de ces projets commencent à grandir... les habitants savent qu'un projet résidentiel est prévu, alors ils commencent à construire de nouveaux baraquements [...] et de nouvelles personnes affluent... et à partir de là, on doit passer énormément de temps avec les habitants pour connaître leur conditions de vie réelles...[...] Quelles sont alors les priorités ? Et bien il y a les personnes âgées, les femmes seules avec beaucoup d'enfants, les familles les plus nombreuses [...] on peut difficilement reloger tout le monde. »*. Lorsqu'un seul logement social a été mis à disposition du ménage, ayant doublé voire triplé de taille à l'annonce du projet, on retrouve alors une surpopulation dans le nouveau logement et les conditions de vie des habitants se dégradent. Comme on l'a souligné dans le chapitre 4, les cohabitations familiales peuvent influencer de façon négative sur la mobilité quotidienne des aînés. La surprotection familiale vis-à-vis des personnes âgées par exemple, peut provoquer, sous la forme d'assistantat excessif, un risque d'isolement important chez les aînés (Motta, 2011). Le discours de certains enquêtés laisse transparaître l'influence de leurs proches sur les mobilités quotidiennes : *« Ma fille se dispute avec moi, elle n'aime pas que je me déplace toute seule... Ma petite-fille n'aime pas non plus que je prenne toute seule le bus [...] alors elles ne me laissent pas y aller toute seule. »* (Nina, 72 ans). Les personnes âgées deviennent alors

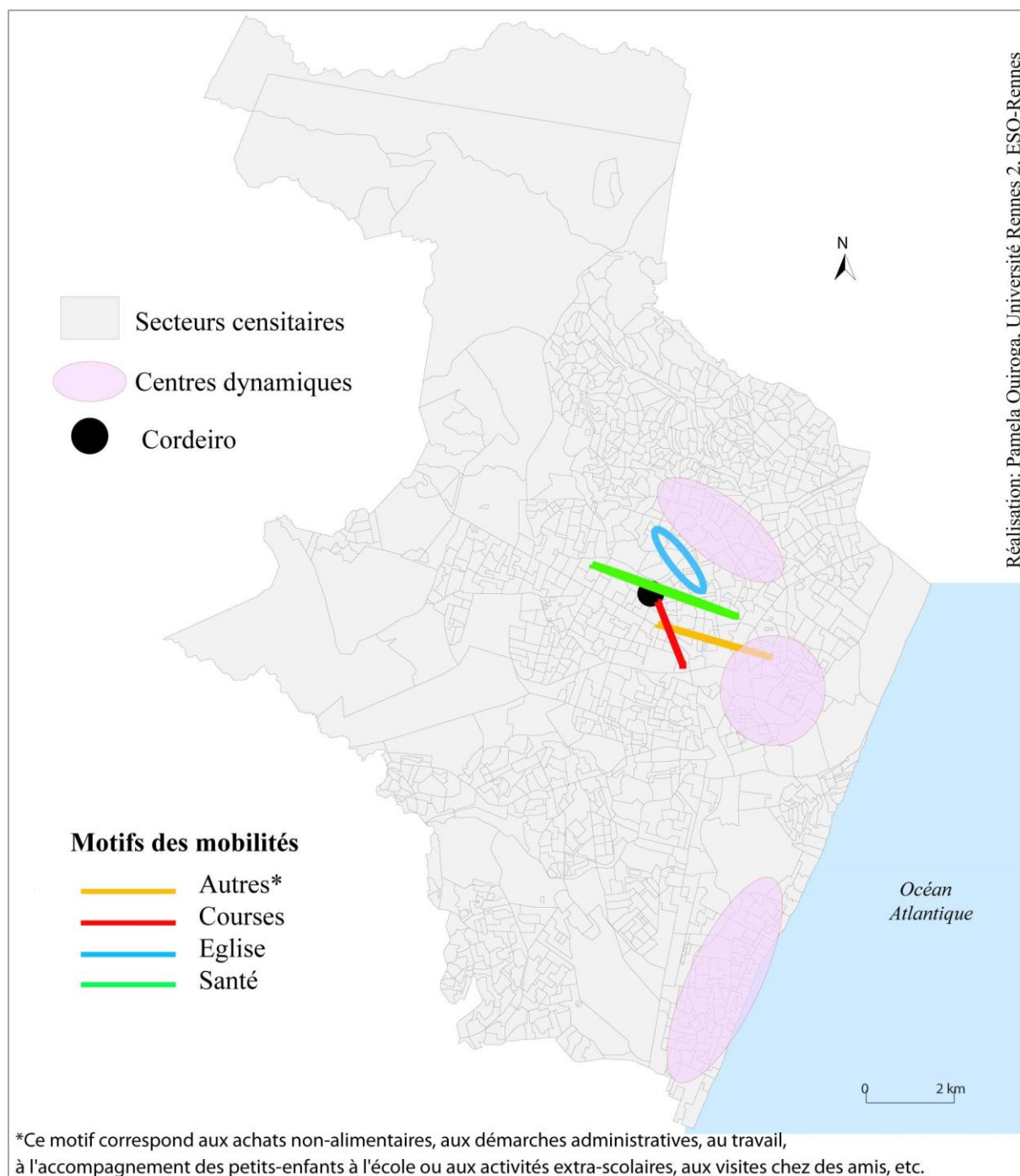
⁴⁴ Le recasement correspond aux opérations menées par l'Etat marocain qui consistent à reloger les habitants des bidonvilles dans des logements sociaux.

totale­ment dépendantes de la volonté des individus avec qui elles résident. Les mésententes ou encore les dépendances à l'égard des autres membres du ménage peuvent également influer sur leurs mobilités quotidiennes. Ainsi Diego (73 ans, Cordeiro) et sa femme, qui accueillent cinq petits-enfants chez eux, se voient contraints de rester le plus large de leur temps au domicile afin d'assurer la garde de ceux-ci lorsque les parents s'absentent.

Dans ce contexte, les nouvelles responsabilités des personnes âgées vis-à-vis des membres du ménage, l'éloignement des ressources de la ville et une faible connaissance du territoire tendent à confiner les enquêtés dans leur résidence. Comme on peut le voir sur la Figure 28, les mobilités quotidiennes des enquêtés de Cordeiro se réalisent près du lieu de résidence et sont moins nombreuses que celles observées chez les personnes âgées de Brasilit et Vila Arraes (Figure 29 et 30). Le poids des mobilités liées aux loisirs et aux visites aux membres de la famille n'était pas assez représentatif à Cordeiro (seules quatre destinations répertoriées pour ces motifs) et c'est pour cette raison que les déplacements relatifs à ces motifs n'apparaissent pas sur la figure : seuls deux enquêtés ont évoqué se rendre de temps à autre chez un membre de leur famille dans le quartier et aucun des interviewés ne pratiquait une activité de loisirs.

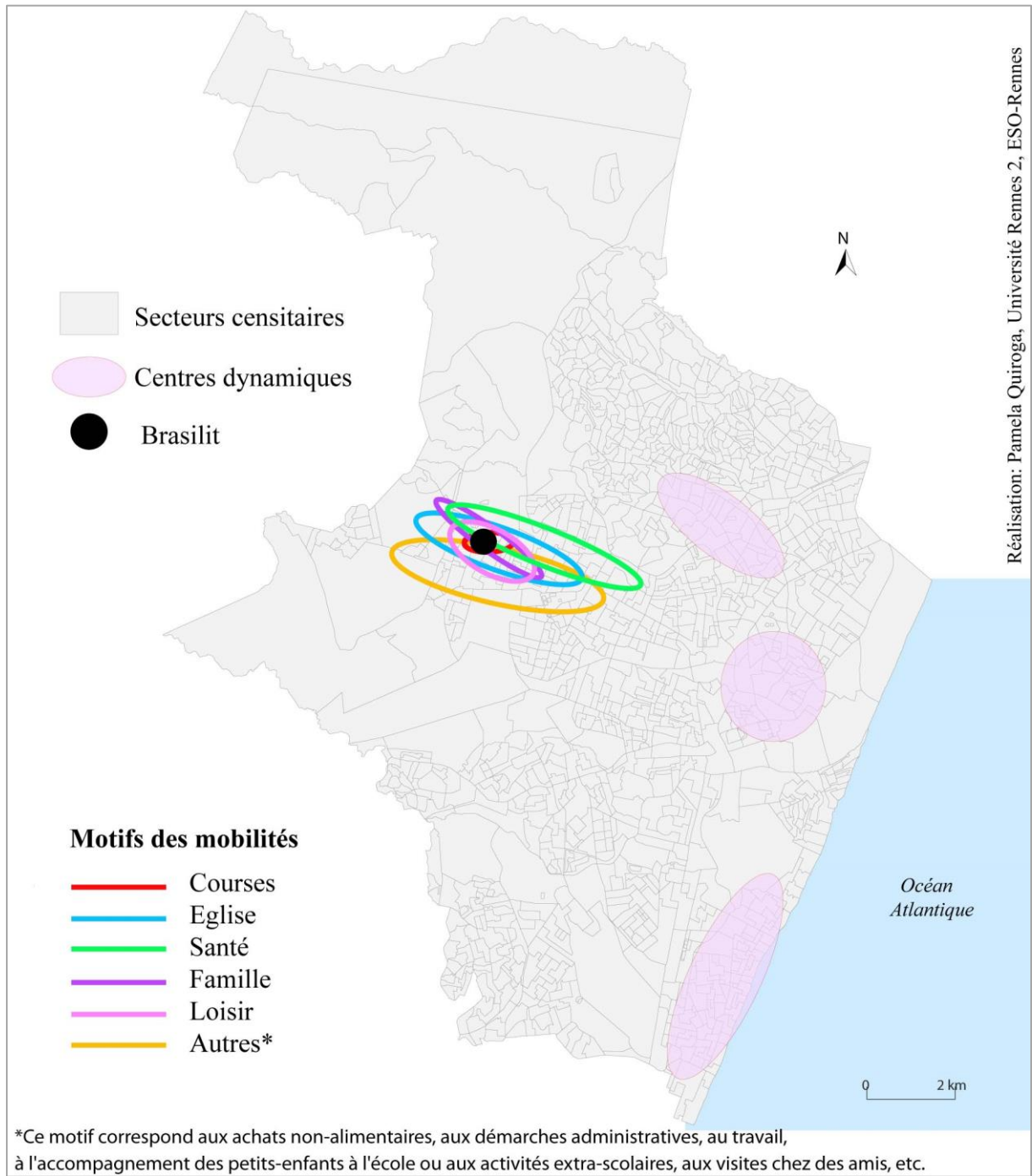
A l'opposé, on constate que les personnes âgées de Vila Arraes sont les plus mobiles ; elles effectuent des déplacements plus lointains et plus dispersés dans l'espace que les habitants de Cordeiro et même de Brasilit. Ces mobilités plus lointaines s'expliquent notamment par le fait que cette zone est la plus éloignée des quartiers centraux et que les ressources présentes sur place ne suffisent pas à combler les besoins des enquêtés, notamment pour les motifs « santé » et « autres ». Rappelons que la zone enquêtée à Vila Arraes ne dispose pas de poste de santé en son sein et que les habitants doivent se déplacer à plus de un kilomètre pour rejoindre l'unité médicale la plus proche. Logiquement, trois enquêtés seulement ont affirmé s'y rendre à pied. Ainsi, les personnes âgées de Vila Arraes se rendent majoritairement en dehors de leur quartier, notamment dans les quartiers centraux, pour les déplacements liés à la santé, comme le montre la figure 30.

Figure 28. Les mobilités quotidiennes des personnes âgées de Cordeiro selon le motif de déplacement – Recife, 2013



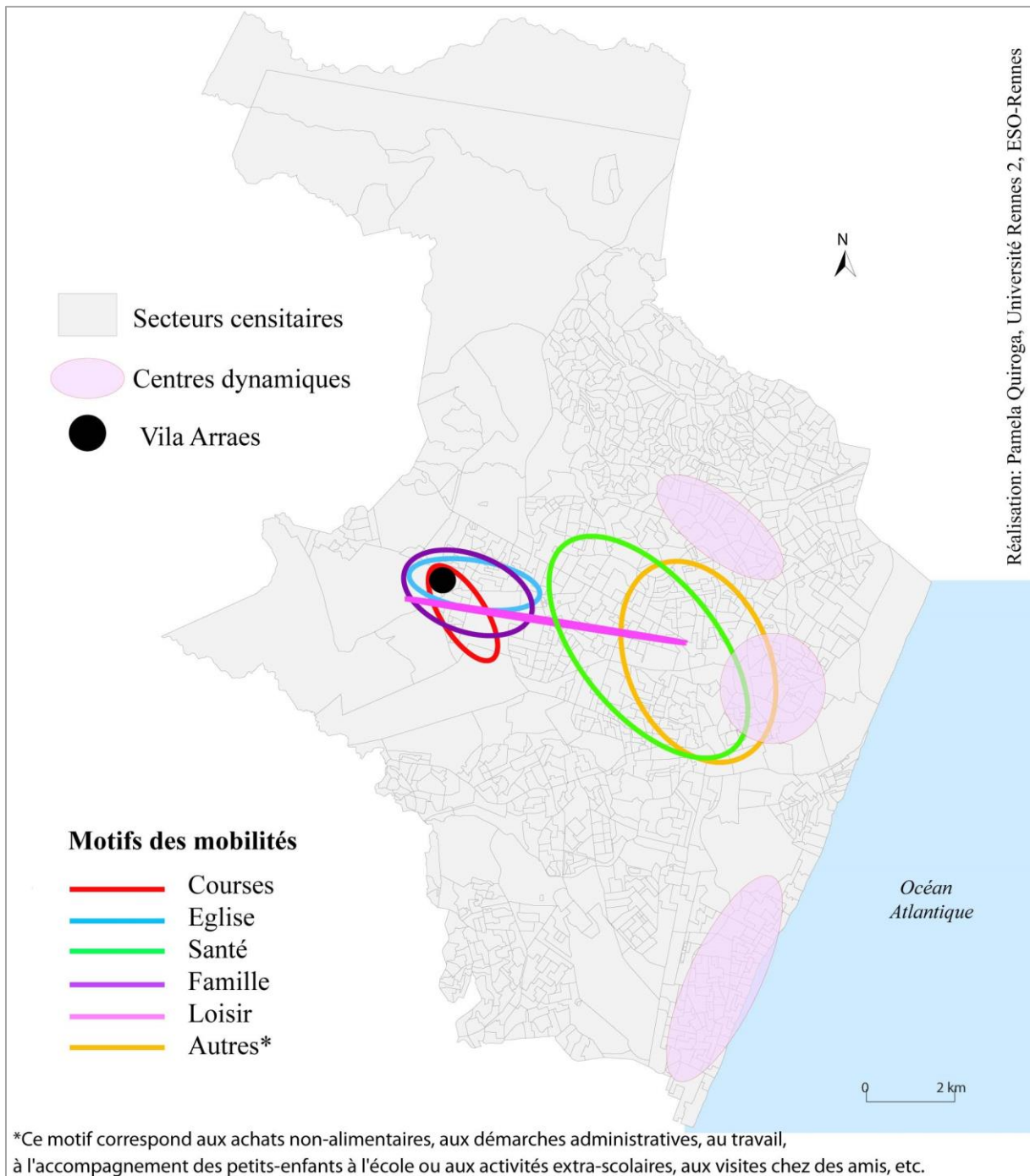
Réalisation: Pamela Quiroga, Université Rennes 2, ESO-Rennes

Figure 29. Les mobilités quotidiennes des habitants de Brasilit selon le motif de déplacement – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Figure 30. Les mobilités quotidiennes des habitants de Vila Arraes selon le motif de déplacement – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

5.2.2. *Les inégalités selon les caractéristiques sociodémographiques des habitants*

Nous présenterons à présent les inégalités de mobilités quotidiennes observées en fonction des caractéristiques sociodémographiques des personnes âgées. Le principal facteur générateur d'inégalités entre individus est lié à la santé ; on distingue ainsi les habitants qui éprouvent des difficultés majeures pour se déplacer et les personnes en relative bonne santé qui réalisent leurs activités de façon autonome. Nous traiterons ensuite deux autres facteurs importants qui sont apparus dans l'analyse des inégalités : le genre et l'analphabétisme.

a) *L'état de santé, facteur déterminant des inégalités de mobilité au troisième âge*

L'état de santé des enquêtés joue ainsi un rôle important dans l'identification des inégalités de mobilité. Il renforce ou au contraire il atténue l'effet du lieu de résidence sur les pratiques de mobilité des personnes âgées.

Comme on l'a souligné dans le chapitre 4, la détérioration de l'état de santé peut conduire à de très mauvaises conditions de vie. Il y a donc une nette différence entre les mobilités des habitants encore en bonne santé et celles des individus touchés par des maladies chroniques aggravées. Pour Nelson (68 ans, Vila Arraes) et Fausto (85 ans, Brasilit), l'un amputé et l'autre aveugle, leurs mobilités sont très réduites et elles se limitent généralement à la circulation à l'intérieur du domicile. Pour tous les déplacements réalisés en dehors du domicile, les deux enquêtés dépendent à la fois d'au moins un accompagnateur et d'une automobile qui puisse les mener jusqu'à la destination souhaitée (les deux enquêtés estiment ne pas être capables d'emprunter les transports collectifs). A contrario, les enquêtés en meilleure santé, sortent tous les jours de chez eux et requièrent peu de planification préalable dans leurs déplacements en dehors du quartier de résidence.

Ainsi, les maladies rendent les déplacements quotidiens plus contraignants en raison des douleurs éprouvées lors de la marche, des efforts à surmonter (essoufflement, désorientation, etc.) ou des accompagnements que les enquêtés nécessitent pour réaliser leurs sorties. La dégradation de l'état de santé des aînés les expose à de nouvelles difficultés dans la réalisation de leurs activités quotidiennes et par conséquent, à modifier progressivement leurs pratiques spatiales. Ces difficultés se traduisent par la diminution des capacités fonctionnelles des personnes âgées et sont d'autant plus accentuées lorsque l'aménagement urbain n'est pas adapté à leurs besoins : feux piétons trop rapides, trottoirs dégradés, dénivelés trop importants des voies, etc. (Vasconcellos, 2001). Les zones pauvres enquêtées représentent, à certains endroits, des espaces enclavés où des ruelles et couloirs étroits, qui rendent les déplacements difficiles (Photographie 10 et 11). De la même façon, l'absence de trottoirs et de rues régulières et asphaltées dans les zones pauvres constituent une barrière tangible dans les conditions d'accès à la mobilité des personnes âgées qui éprouvent des difficultés à se déplacer (Photographie 12).

Photographie 10. Un "bico" (couloir)
à Brasilit, 2013



Photographie 11. Petite ruelle à Brasilit, 2013



Auteur : Pamela Quiroga

Photographie 12. Vue d'une rue de Vila Arraes, 2013



Auteur : Pamela Quiroga, 2013

Ici aussi, l'effet du genre intervient : il existe des difficultés plus ou moins fortes dans l'accès à la mobilité selon que les enquêtés sont des hommes ou des femmes. Plusieurs auteurs s'accordent à dire que le déclin fonctionnel est plus présent chez les femmes âgées que chez les hommes (Torres, 2010 ; Cavalcanti, Lyra, Avelino, 2008). Dans le cadre de notre enquête, parmi les 27 enquêtés qui ont évoqué avoir des difficultés pour se déplacer, 17 étaient des femmes.

Ainsi, les dégradations de l'état de santé chez les personnes âgées sont susceptibles de réduire leurs déplacements ainsi que leurs activités en dehors du domicile. Un engrenage vers un isolement social est alors enclenché lorsque la perte d'autonomie et les nouvelles dépendances développent chez les personnes âgées un sentiment d'inutilité (Torres, 2010).

b) Les inégalités de mobilité quotidienne selon le sexe

Le départ à la retraite marque un changement dans les pratiques de mobilité selon le sexe : chez les hommes, on observe une chute des mobilités avec l'interruption des navettes domicile-travail liée à la cessation des activités professionnelles, alors que chez les femmes au contraire, les nouveaux revenus liés à leur pension, à leur retraite ou aux aides sociales leur permettent de réaliser de nouvelles activités tandis que la réduction fréquente des charges domestiques au même âge (départ des enfants, séparations, veuvage, etc.) réduit leurs contraintes. Ainsi, une asymétrie se profile entre les hommes qui voient leur mobilité quotidienne se réduire, tandis que celle des femmes tend à se maintenir voire à augmenter. Les nouveaux revenus dont bénéficient les femmes âgées représentent pour elles une émancipation économique, une « *opportunité de construire ses propres espaces familiaux qui ne dépendent plus des contributions masculines* » (Scott, 2009, p. 127). Inversement, chez les hommes, le passage à la retraite représente souvent une perte économique (les revenus des retraites étant moins importants que l'ancien salaire) accompagnée d'une perte d'une partie de leur vie sociale liée à l'activité professionnelle.

- Le nombre de déplacements réalisés et les lieux fréquentés comme critères d'inégalité entre sexe :

Les résultats de l'enquête montrent que l'ensemble des lieux fréquentés par sexe (121 lieux pour les femmes et 72 pour les hommes), rapporté au nombre d'individus (32 femmes et 19 hommes) équilibre le nombre de destination à 3,8 par individu, hommes et femmes confondus. Cet équilibre relatif marque probablement une rupture par rapport à la situation antérieure, marquée par une plus grande mobilité des hommes (que l'enquête ne permet cependant pas d'évaluer de façon rétroactive). Par ailleurs, lorsque l'on se penche sur le nombre de déplacements réalisés, par mois et par personne, vers les lieux fréquentés, on observe que le nombre de déplacements réalisés par les hommes est plus élevé que celui des femmes enquêtées : en moyenne, les hommes se rendent 4,1 fois par mois aux lieux de destination répertoriés (tous motifs confondus) alors que les femmes s'y rendent en moyenne 3,6 fois par mois. Ainsi, en termes de fréquentation, et bien que les femmes semblent se

déplacer plus qu'avant, les hommes âgés continuent de sortir légèrement plus souvent du logement que les femmes. Ainsi, la fréquence et la diversité des mobilités des hommes et des femmes restent semblables, et ce, pour tous motifs confondus, à l'exception des loisirs. Les mobilités liées aux loisirs et aux activités religieuses sont particulièrement présentes chez les femmes : des 37 enquêtés qui côtoient un lieu de culte ou une association, 26 sont des femmes. De plus, les femmes qui pratiquent une ou plusieurs activités de loisir s'y rendent en moyenne 5,7 fois par mois alors que les hommes eux, fréquentent ces lieux en moyenne 2,8 fois par mois.

Par ailleurs et dans le contexte brésilien, Scott (2009) observe une inversion des pratiques lors du passage à la retraite : alors que les hommes qui profitaient plus largement de l'espace public à l'âge actif, favorisent progressivement les pratiques centrées sur le domicile après le départ à la retraite, la présence des femmes dans le domicile reste, par contraste, forte tout au long de leur vie car elles ont souvent été amenées à assurer les tâches du foyer, qu'elles exercent ou non une activité professionnelle en dehors de leur lieu de résidence (Beltrão, Novellino, Oliveira, Medici, 2002). Alors que les femmes maîtrisent l'espace domestique et l'organisation familiale durant toutes les étapes de leur vie, les hommes semblent éprouver des difficultés, lors de leur cessation d'activité, à trouver leur place dans cet environnement déjà conquis par les femmes. Pourtant, le départ à la retraite des hommes constitue parfois l'une des causes de leur confinement au domicile et de leur rejet des espaces de sociabilité extérieurs, qui se confond désormais avec celui des femmes (Scott, 2009).

On observe par ailleurs des lieux fréquentés quasiment par un seul sexe, comme le sont les postes de santé situés dans chaque quartier de la ville où l'on retrouve une forte présence féminine. Cette tendance a déjà été observée à l'échelle du pays à travers les études menées par la PNAD qui révèlent qu'en 2003, 83,4% des femmes avaient fréquenté un médecin lors des 12 derniers mois contre 71,2% des hommes. Lors de nos visites aux postes de santé de chaque zone d'enquête, nous avons observé la présence d'une large majorité de femmes, tous âges confondus, dans les salles d'attente. Les entretiens menés avec les employés de ces postes ainsi qu'avec les agents de santé qui se rendent dans les zones pauvres confirment un problème d'absentéisme des hommes dans les centres médicaux. Selon ces différents témoignages, les femmes prendraient plus soin de leur état de santé que les hommes et elles accompagneraient davantage les enfants dans le suivi médical : *« Il y a peu d'hommes qui viennent ici (au poste de santé) parce que ce sont eux les protecteurs, ils croient qu'ils n'ont pas de maladies tu comprends ? Donc ils vont travailler et ils ne veulent pas perdre une journée de travail pour venir ici... parfois, ce sont les femmes qui prennent un rendez-vous pour eux mais eux ils ne viennent pas, pour ne pas perdre une journée... »* (Miranda, agent de santé à Brasilit, 2012). Les discours des habitants confirment cette tendance : souvent, les hommes âgés sont assistés par une ou plusieurs femmes dans leur suivi médical ; elles vont acheter les médicaments et vérifient que leur mari, fils ou petit-fils suive les prescriptions établies par le corps médical. Selon Scott (2009), si les hommes âgés évitent la fréquentation

des unités de santé c'est en partie parce qu'ils refusent de croire en une dégradation de leur état de santé et parce que ces lieux sont majoritairement fréquentés par des femmes : « *Plus ils vieillissent et plus ils se fragilisent, les hommes découvrent que leur profil public est identifié à travers les pathologies qui les atteignent et qu'ils font désormais partie des individus souffrant d'hypertension et de diabète [...] Devoir assimiler les politiques et les pratiques des unités de santé, bien qu'il soit bien accueilli par le personnel médical, représente, pour l'homme, une adhésion à un espace public qu'il considère habituellement comme un univers féminin.* » (p. 121). De la même façon, nos visites dans les associations du troisième âge et la rencontre avec la présidente de l'Institut de Recherches et d'Etudes du Troisième Âge à Recife (IPETI) en 2012 ont permis d'identifier une large participation des femmes dans les activités associatives dédiées aux personnes âgées. A Brasilit, seuls deux hommes âgés figuraient sur la liste d'inscription de l'association du troisième âge de la zone pauvre. Selon la présidente de l'IPETI « *les groupes (associatifs) de personnes âgées sont composés à 95% de femmes... les femmes cherchent toujours ce type d'activité... on essaye de faire, par exemple, des activités sportives pour attirer les hommes, des activités physiques qui sont généralement plus pour les hommes... mais... il y a beaucoup de préjugés vous savez, quand ils disent que ça c'est plus pour les femmes... sortir, se promener, se retrouver, danser, discuter... les hommes de cette génération sont encore très machistes...* ».

La supériorité numérique des femmes dans les associations ou groupes du troisième âge a déjà été constatée dans des études menées au Brésil (Motta, 2004 ; Scott, 2009). Une enquête menée dans l'un des quartiers les plus pauvres de Recife (Ibura) révèle que pour ces femmes, leur participation à la vie associative est l'opportunité de créer ou d'entretenir des relations sociales, contrairement aux hommes qui voient le monde associatif comme une « rétraction » ou une abdication définitive vis-à-vis de la sphère professionnelle qui leur octroyait autrefois, à travers un apport économique, le statut de chef de ménage (Scott, 2009). Ainsi, on retrouve des espaces genrés selon les différentes étapes de la vie traversées par les individus : à l'âge adulte, les hommes actifs semblent fréquenter davantage les lieux publics que les femmes, qui, au même moment, assurent la prise en charge des enfants et des tâches domestiques, ce qui justifie leur forte présence au domicile familial. Dans le contexte français, Jaurand (2012) explique la forte présence masculine dans les espaces publics par le besoin qu'éprouve l'homme de s'approprier des espaces dans le but de prouver sa virilité et sa domination envers ses semblables (p. 72).

Tout au long du parcours de vie, les rôles stéréotypés hommes-femmes ont marqué les activités, les pratiques de mobilité et résidentielles des enquêtés, fondamentalement différenciées selon le genre. L'absence d'activités communes entre hommes et femmes en dehors du domicile et durant une large partie de l'histoire de vie des habitants, rend difficile l'homogénéisation socio-spatiale des genres au troisième âge.

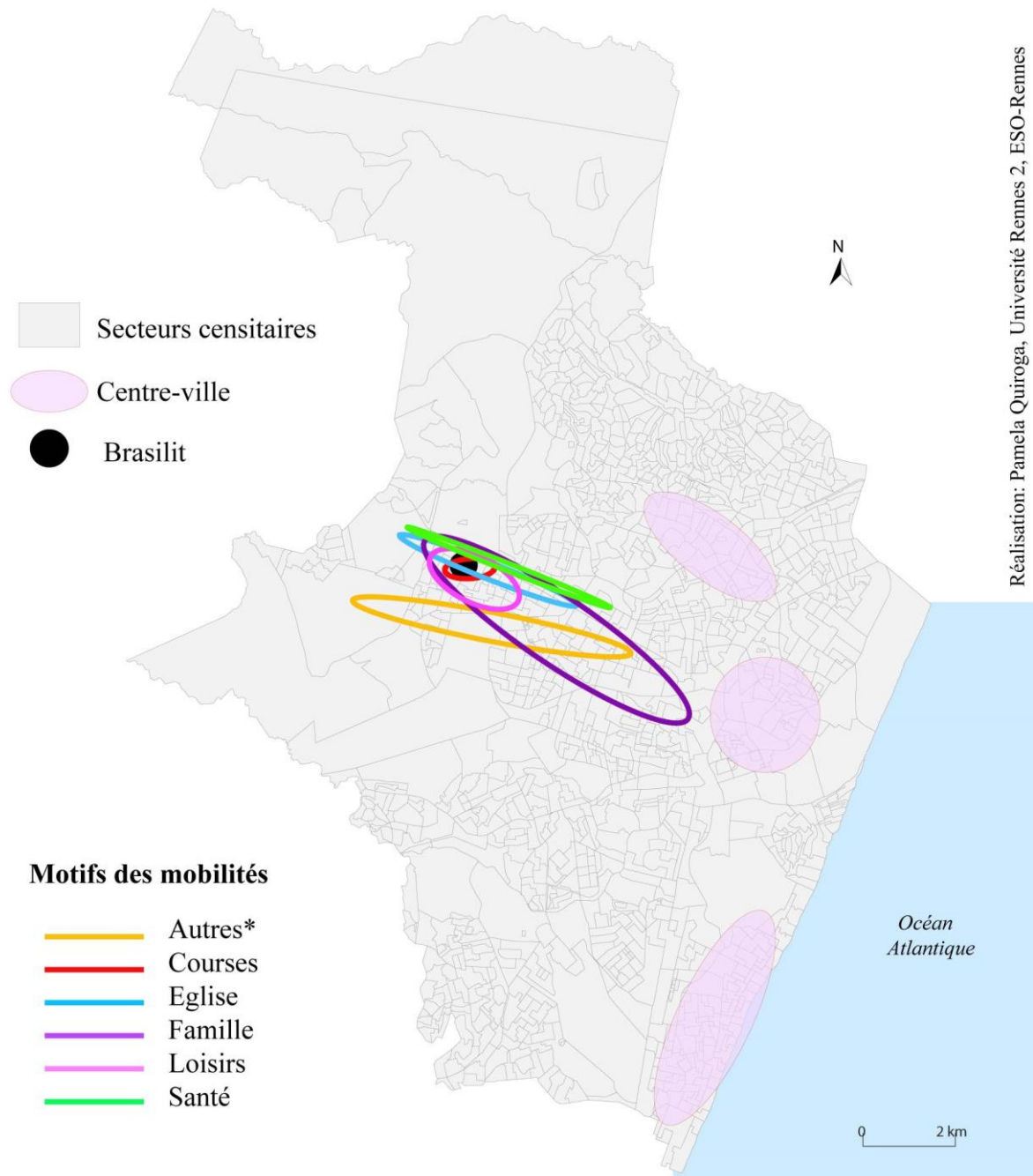
- Les espaces de mobilité des hommes et des femmes : l'observation des inégalités à travers les ellipses de dispersion

Les inégalités de mobilités entre les sexes se distinguent également lorsque l'on s'intéresse à la localisation des lieux fréquentés : les femmes tendent à se déplacer de manière plus dispersée dans l'espace, en s'éloignant davantage du lieu de résidence.

Les figures 31 et 32 représentent les espaces de mobilité par motifs de déplacements pour les hommes et pour les femmes résidant à Brasilit. Ces espaces ont été représentés par des ellipses de dispersion qui prennent en compte à la fois la localisation du logement et des lieux fréquentés par motif de déplacement, et à la fois le nombre de mobilités réalisées par mois pour chaque lieu fréquenté (cf. section 3.3 du chapitre 3). Les espaces de mobilité des habitants de Cordeiro n'ont pas pu être représentés en raison d'un nombre insuffisant de lieux répertoriés pour la réalisation des ellipses de dispersion. Par ailleurs, seuls deux hommes ont été interviewés dans cette zone d'étude, ce qui rendait la comparaison des mobilités homme-femme peu concluante.

On constate que les ellipses de dispersion des femmes, qui correspondent ici aux « espaces d'action » des individus évoqués par Lord et al. (2009), sont plus étendues que celles des hommes et elles se rapprochent davantage des quartiers centraux alors que celles des hommes se concentrent proche du lieu de résidence. Notons que les mobilités liées aux loisirs et au motif « autres » n'étaient pas assez nombreuses pour les hommes et qu'elles n'ont pas pu être représentées. Quant aux déplacements liés à la visite des membres de la famille, les lieux fréquentés par les hommes se concentrent majoritairement à Brasilit, ce qui ne permet pas de distinguer l'ellipse de dispersion située à l'intérieur de la zone d'étude.

Figure 31. Les ellipses de dispersion des mobilités quotidiennes des femmes âgées de la zone de Brasilit selon le motif des déplacements - Recife, 2011-2013

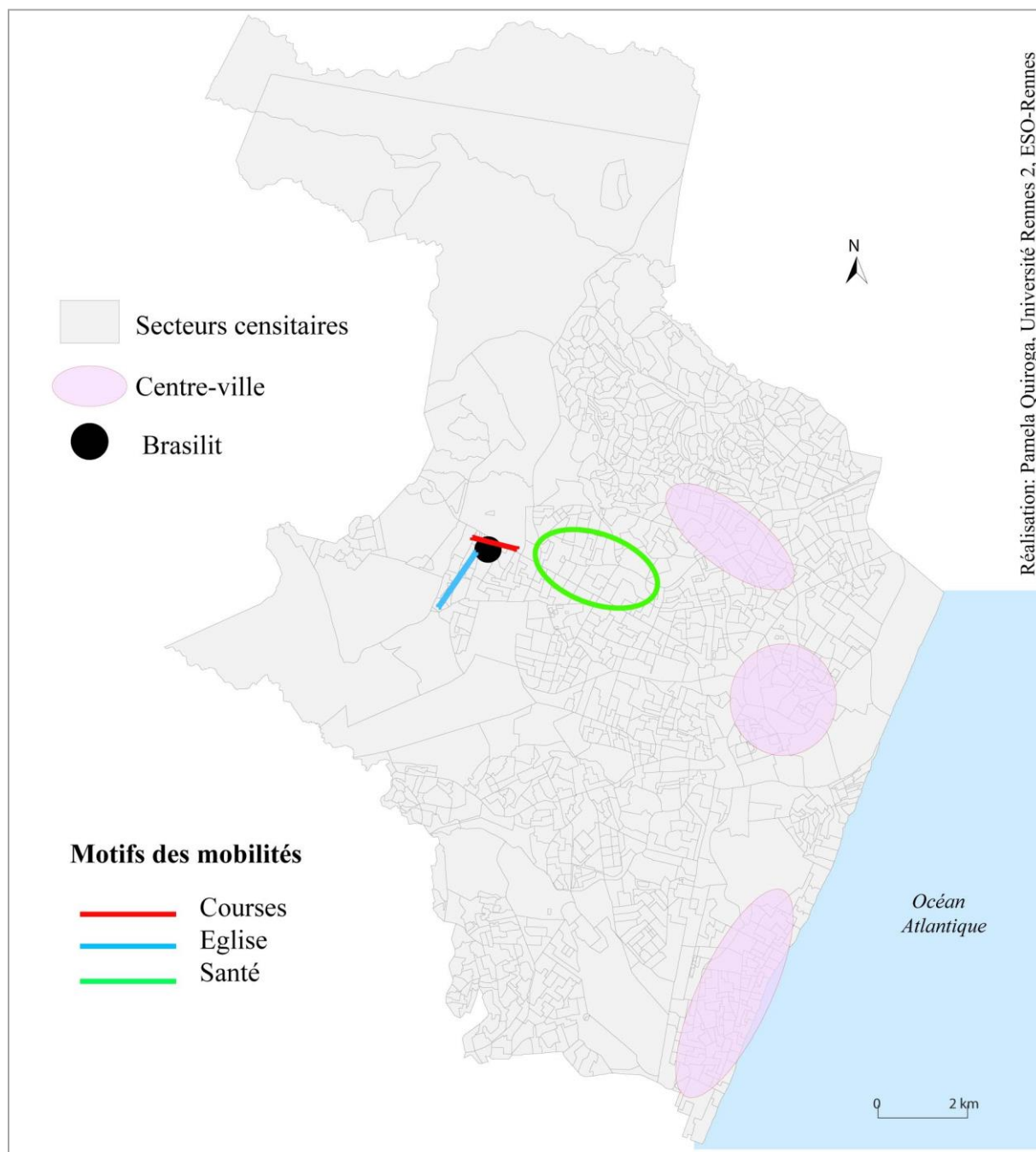


Réalisation: Pamela Quiroga, Université Rennes 2, ESO-Rennes

*Ce motif correspond aux achats non-alimentaires, aux démarches administratives, au travail, à l'accompagnement des petits-enfants à l'école ou aux activités extra-scolaires, aux visites chez des amis, etc.

Source : Enquête 2011-2013

Figure 32. Mobilités quotidiennes des hommes âgés de la zone pauvre Brasilit selon le motif des déplacements – Recife, 2011-2013



Réalisation: Pamela Quiroga, Université Rennes 2, ESO-Rennes

Source : Enquête 2011-2013

Les mobilités liées à la visite de la famille représentent les déplacements les plus distants et dispersés pour les femmes alors que pour les hommes, ce sont les mobilités liées à la santé qui les poussent davantage à sortir de leur quartier de résidence, dans les centres dynamiques. Ainsi, bien qu'une grande majorité des enquêtés rendent visite à des membres de la famille résidant sur place, les femmes sortent fréquemment dans d'autres quartiers de la ville pour

rendre visite à des proches alors que les hommes privilégient la proximité pour le même motif.

Les déplacements liés à la santé reflètent la propension des hommes à se rendre plus fréquemment en dehors du quartier de résidence alors que les femmes semblent à la fois privilégier les établissements de santé du quartier de résidence et ceux situés au centre-ville. Les ellipses correspondant à ce motif confirment les résultats exposés dans le chapitre 4 : les hommes ne fréquentent que très peu le poste de santé du quartier et lorsqu'ils se rendent dans un service de santé, ils le font plus aisément dans les quartiers centraux où l'offre spécialisée est abondante. Contrairement aux hommes, les femmes semblent se rendre plus fréquemment au poste de santé de Brasilit à titre préventif et privilégient les consultations médicales sur place. A l'opposer, les hommes tendent à se rendre dans les hôpitaux du centre lorsqu'ils tombent malades et n'effectuent que rarement des contrôles de santé au poste du quartier de résidence.

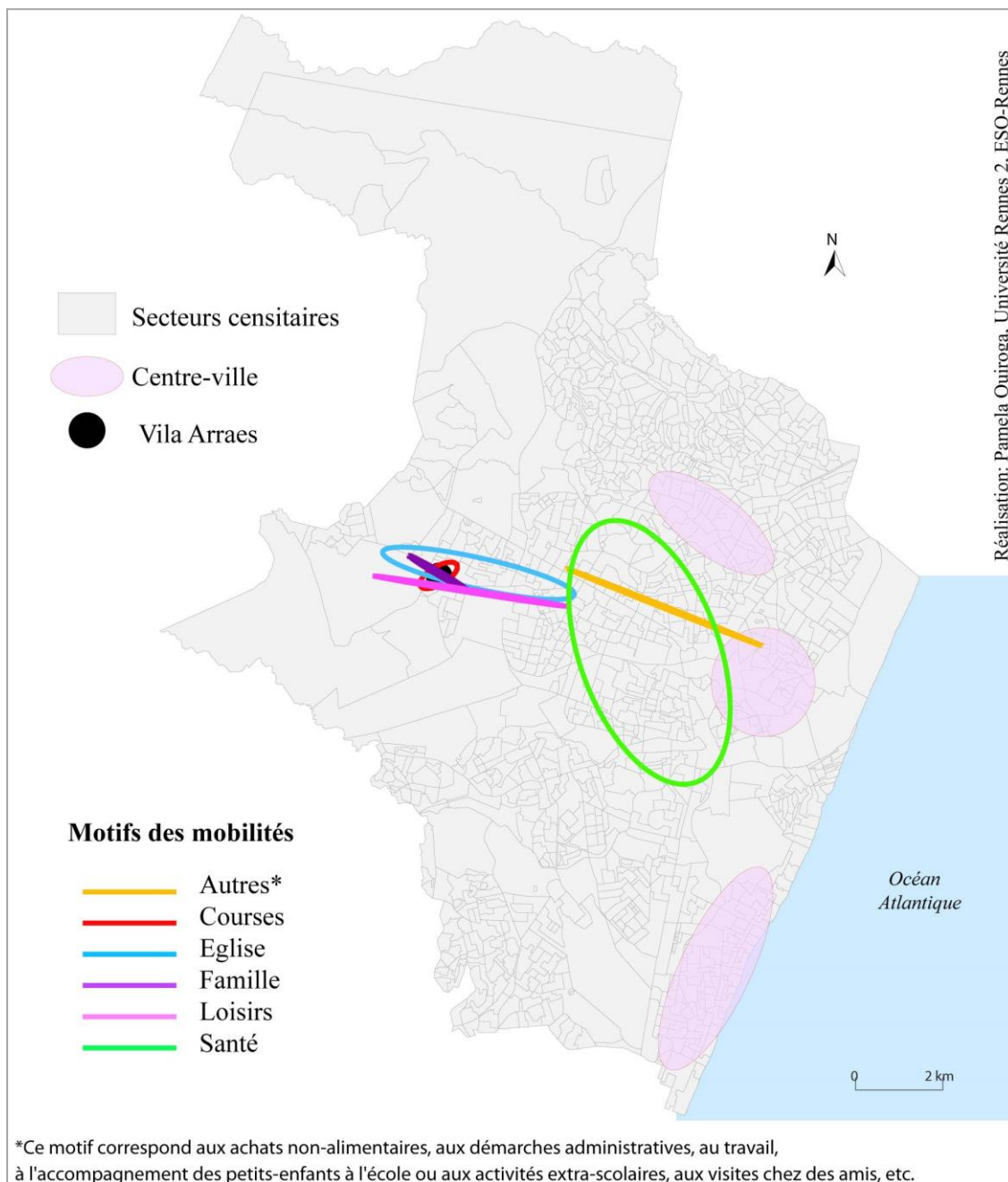
Les mobilités des femmes de Brasilit dédiées aux loisirs se réalisent majoritairement autour du lieu de résidence. Bien que les femmes enquêtées aient déclaré sortir dans les quartiers centraux, ces sorties sont sporadiques et pèsent peu par rapport à celles majoritairement réalisées dans le quartier de résidence. Les principales activités de loisirs réalisées à proximité sont liées à la participation des aînées aux groupes associatifs du troisième âge, aussi bien dans la réalisation d'activités sportives, ludiques ou culturelles.

Les lieux de culte fréquentés par les enquêtés constituent un motif récurrent dans les mobilités quotidiennes des habitants. Hommes et femmes se déplacent majoritairement dans le quartier de résidence pour ce motif bien que l'on observe ici encore que les femmes tendent à s'éloigner davantage du lieu de résidence.

Enfin, c'est pour le motif « autres » que les femmes se déplacent majoritairement en dehors de Brasilit et l'étendue de l'ellipse nous montre qu'il y a une forte attraction du centre et du quartier de résidence. Les points géoréférencés lors de l'analyse des données collectées montrent que les lieux fréquentés pour ce motif de déplacement se situent en effet dans le quartier de résidence et dans le vieux centre de Recife.

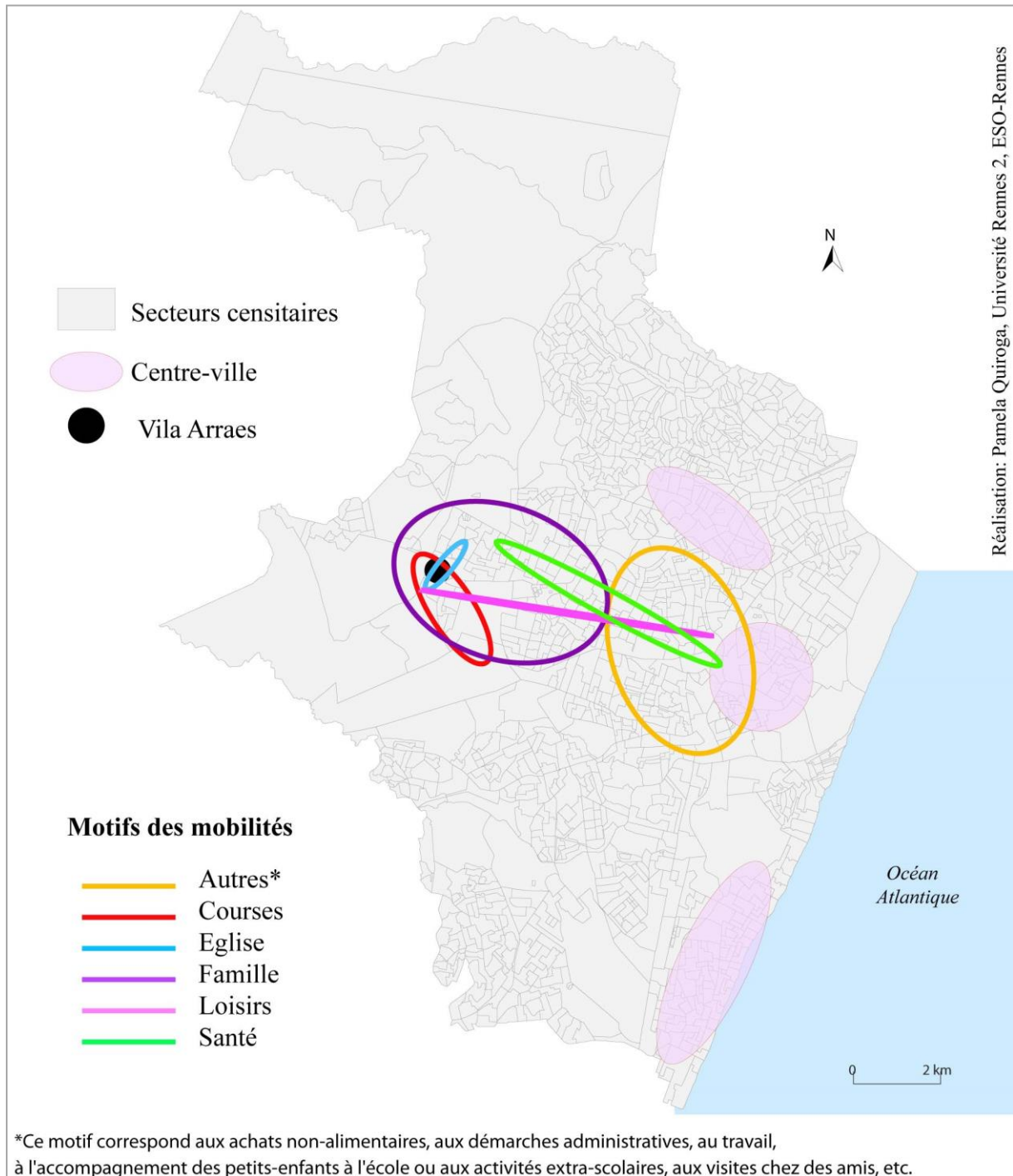
A Vila Arraes, les différences entre hommes et femmes dans les inégalités de mobilités sont moins évidentes, comme le montrent les figures 33 et 34. En effet, si l'on observe chez les femmes des mobilités toujours étendues sur le territoire, notamment celles qui ont pour motif « santé », « loisirs », « église » et « autres », les hommes aînés de Vila Arraes présentent ici des espaces d'action beaucoup plus larges que ceux des femmes pour les motifs « famille » et « autres ».

Figure 33. Mobilités quotidiennes des femmes âgées de la zone pauvre Vila Arraes – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Figure 34. Mobilités quotidiennes des hommes âgés de la zone pauvre Vila Arraes – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Contrairement aux femmes enquêtées à Brasilit, celles de Vila Arraes réalisent la plupart des visites familiales à proximité du lieu de résidence, contrairement aux hommes qui semblent sortir davantage du quartier. Les données dont nous disposons ne nous permettent pas d'expliquer les résultats divergents entre les mobilités des hommes de Brasilit et celles des hommes de Vila Arraes pour le motif « famille ». Néanmoins, les plus longues distances parcourues semblent être liées à l'accès à l'automobile et à l'état de santé des enquêtés. Ainsi, les hommes motorisés et ceux qui n'éprouvent pas de difficultés pour marcher et prendre le bus, s'éloignent davantage du lieu de résidence pour ce type de motif.

L'espace d'action correspondant au motif « autres » est plus étendu pour les hommes que pour les femmes et les lieux fréquentés par les hommes se regroupent majoritairement dans les quartiers centraux de Recife. En revanche, les lieux fréquentés par les femmes se regroupent à la fois dans le quartier de résidence et dans le vieux centre de la ville. Les déplacements réalisés vers les quartiers centraux de Recife correspondent majoritairement aux achats non-alimentaires (vêtements, matériel domestique, outils, etc.) pour les deux sexes. L'offre diversifiée de produits dans les quartiers centraux est le principal paramètre qui motive les sorties en dehors du quartier de résidence. Néanmoins, il est important de souligner que ces mobilités sont peu fréquentes et qu'elles représentent en moyenne 2 déplacements par mois et par enquêté à Vila Arraes, alors que les mobilités ayant pour motif « courses » ou « église » représentent respectivement 4,5 et 6 déplacements par mois et par enquêté.

Les déplacements liés aux courses se réalisent majoritairement au sein du quartier de résidence pour les deux sexes, comme à Brasilit. Cette tendance s'explique notamment par l'offre importante de commerces de proximité dans les deux zones d'étude. Bien que certains enquêtés affirment fréquenter des grandes surfaces en dehors du quartier de résidence, la plupart de celles-ci se situent dans les quartiers voisins et les enquêtés ne s'y rendent que de façon sporadique. Ce qui explique que les ellipses de dispersions qui représentent ce type de mobilité se concentrent autour du lieu de résidence des personnes âgées.

On remarque que les mobilités liées au culte religieux se concentrent principalement à proximité du domicile. En effet, la plupart des enquêtés de Vila Arraes se rendent au lieu de culte dans le quartier de résidence et ce, pour les deux sexes confondus. Les déplacements réalisés pour ce motif sont par ailleurs les plus récurrents (près de 6 déplacements en moyenne par mois et par enquêté) ; ce qui était déjà le cas à Brasilit (4,5 déplacements par mois et par enquêté).

Quant aux espaces d'action liés aux loisirs, on observe que pour les enquêtés de Vila Arraes, les lieux fréquentés se regroupent à la fois dans le quartier de résidence et dans le vieux centre de la ville. Ce sont davantage les promenades et les événements culturels qui constituent une grande partie des loisirs des personnes âgées de Vila Arraes. La fréquentation d'associations du troisième âge est moins évidente pour ces enquêtés que pour les habitants de Brasilit qui

disposent d'une association de ce type au sein de la zone d'étude. Ainsi, les personnes âgées de Vila Arraes doivent se rendre en dehors de la zone pour accéder à ce type d'activité.

Enfin, à Vila Arraes les mobilités liées à la santé, pour les hommes comme pour les femmes, se réalisent majoritairement en dehors du quartier. Cette tendance s'explique notamment, comme nous l'avons déjà évoqué, par l'absence d'un poste de santé à proximité de la zone d'étude : le plus proche se situe à environ 1,5 km de la zone d'étude, une distance qui dissuade les enquêtés de s'y rendre à pied. Puisqu'ils doivent emprunter le bus ou un moyen de transport motorisé pour réaliser les déplacements liés à la santé, les habitants de Vila Arraes privilégient donc les établissements publics de grande taille qui proposent des services spécialisés, en s'éloignant davantage de leur quartier.

Ainsi, bien que les femmes semblent connaître de plus fortes mobilités lors du passage dans le troisième âge alors que les hommes tendent au contraire à réduire les déplacements à la même étape, les mobilités des personnes âgées restent relativement équilibrées entre les sexes. Seule la dispersion des lieux de destination semble plus étendue chez les femmes que chez les hommes.

c) L'analphabétisme dans les réductions de mobilité quotidienne

On retrouve dans les trois zones étudiées des taux d'analphabétisme particulièrement élevés. Selon l'IBGE, 47% des 60 ans ou plus de la Région Nordeste n'ont pas ou presque pas (moins d'un an d'étude) fréquenté l'école primaire, alors que la moyenne nationale s'élève à 28%. Ainsi, la durée moyenne des études est de 3,2 ans dans le Nordeste, contre 7,4 ans au niveau national. Dans le municiple de Recife, bien que la durée moyenne des études s'élevait à 7,9 ans en 2010, le taux d'analphabétisme pour les 60 ans ou plus s'élevait à 16,9% (recensement IBGE) et il atteignait 34% dans les « *aglomerados subnormais* » de la ville pour la même année (recensement IBGE, 2010). Par ailleurs, les disparités hommes-femmes se lisent avec les taux d'analphabétisme enregistrés par le dernier recensement dans le municiple de Recife, où 19% des femmes de 60 ans ou plus sont analphabète contre 13% des hommes âgés.

Les populations âgées des zones pauvres de la ville sont plus touchées par l'analphabétisme que les personnes âgées d'autres quartiers, du fait de leur classe sociale mais aussi de leur âge et de leur origine migratoire, puisqu'une grande partie d'entre elles ont grandi à une époque et dans un contexte où l'accès à l'éducation était limité. Dans le cadre de notre enquête, la part importante d'analphabètes interviewés (20 personnes au total) confirme les carences scolaires vécues par ces habitants dans leur enfance.

Dans un contexte français, Le Breton (2005) souligne que l'analphabétisme constitue un réel obstacle pour la mobilité des habitants qui, par crainte de se tromper (de ligne de bus, d'horaire, etc.) ou d'affronter le regard des autres face à cette lacune, tendent à réduire leurs pratiques sur un espace réduit, proche du lieu de résidence. Ainsi, l'analphabétisme ou l'illettrisme représentent d'importantes contraintes quotidiennes, comme le témoigne Camila

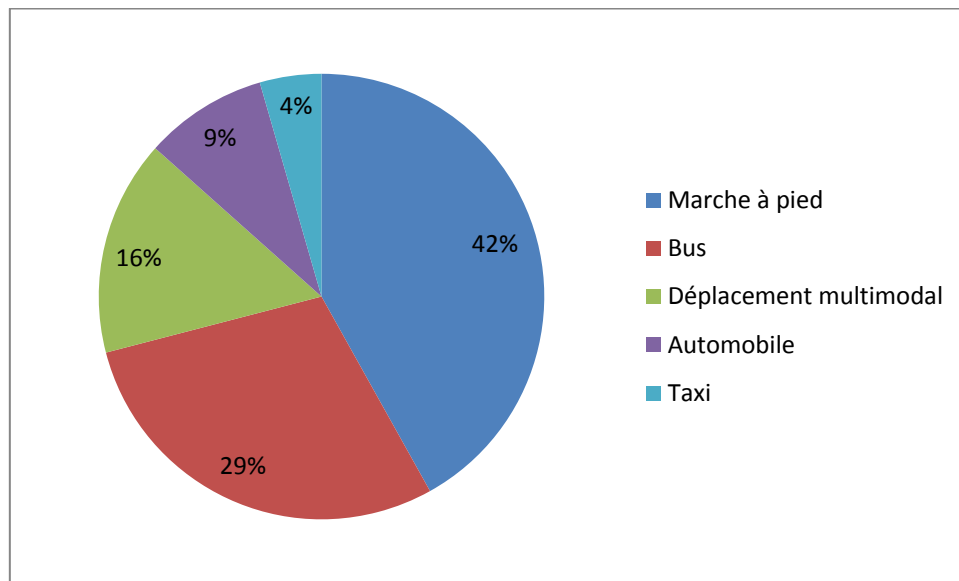
(62 ans, Brasilit) : « *je trouve ça très embêtant parce que je ne peux pas écrire de lettres, je ne peux pas lire les noms des rues... et moi j'aimerais bien pouvoir les lire... j'aimerais bien pouvoir faire les courses en lisant les prix...j'en connais quelque uns parce que j'arrive à me souvenir des formes... j'arrive aussi à mémoriser la forme de certains bus... les personnes me disent où il va et ensuite je retiens* ». Julha (65 ans, Vila Arraes), quant à elle, demande à sa fille de réaliser les achats alimentaires car elle éprouve un sentiment de gêne lorsqu'elle doit demander le prix de chaque produit aux vendeurs ou aux clients : « *Je n'aime pas y aller... je n'aime pas y aller parce qu'il faut regarder les prix de chaque chose, des prix que moi je n'arrive pas à lire... c'est embêtant de devoir demander aux gens... « dites-moi le prix de ceci, dites-moi le prix de cela »... et puis elle [sa fille] non, elle, elle sait tout, c'est elle qui fait tout...* ». L'analphabétisme restreint alors les champs d'action des enquêtés et devient un facteur déterminant dans l'exclusion socio-spatiale des individus qui, privés de ce moyen de communication, voient leur chance de réussir s'amoinrir. João (87 ans, Vila Arraes) évoque également les contraintes liées à l'analphabétisme lorsqu'il dû renoncer à l'achat d'une automobile après avoir pris conscience qu'il serait incapable de passer son permis de conduire : « *J'aimerais m'acheter une voiture mais...si je pouvais l'acheter je ne l'achèterais pas parce que je ne sais pas conduire...je n'avais pas la lecture pour connaître les panneaux de la ville, pour connaître l'entrée de tel ou tel endroit...et moi je ne sais pas ça. C'est une grosse difficulté de ne pas avoir de lecture, c'est la chose la pire au monde... vous vous pouvez tout voir [...] et moi qui ne vois pas je demande et s'il n'y a personne pour demander et bien je n'y vais pas...* ».

Ainsi, l'analphabétisme constitue un frein dans les pratiques de mobilités quotidiennes des habitants qui doivent renoncer à certains moyens de transport et dépendre des renseignements de leur entourage lors de certains déplacements.

5.2.3. *Les inégalités dans l'usage des différents modes de déplacements*

Les résultats de notre enquête montrent que l'utilisation des transports en commun reste limitée et que la marche à pied est le mode de déplacement le plus fréquent chez les personnes âgées : 42% des déplacements répertoriés lors de l'enquête se réalisent à pied. Le moyen de déplacement le plus utilisé après la marche à pied est le bus, suivi de mobilités multimodales, combinant plusieurs modes (marche à pied/bus, bus/taxi, marche à pied/taxi, etc.), puis l'automobile et enfin le taxi (Figure 35).

Figure 35. Répartition des mobilités quotidiennes des personnes âgées selon le mode de déplacement – Recife, 2013

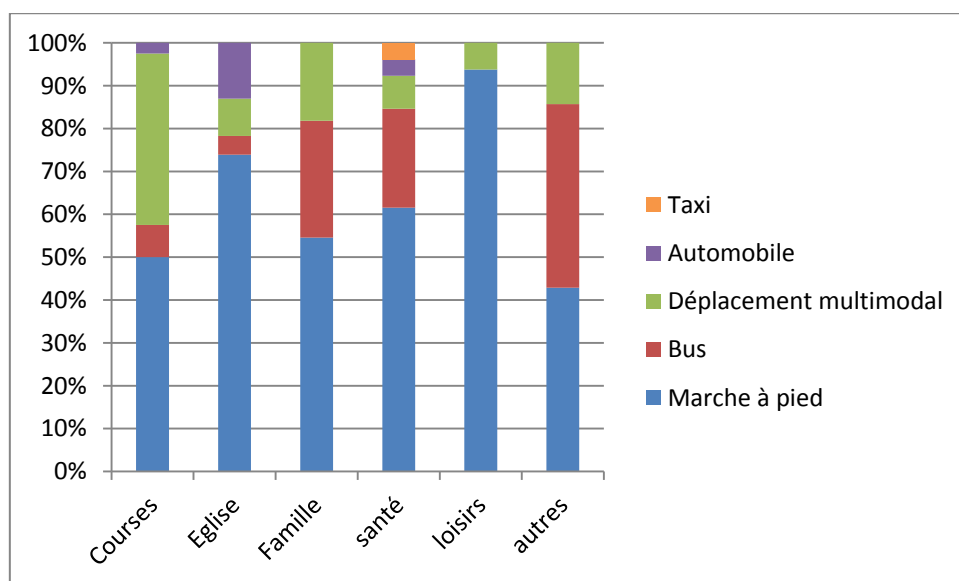


Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Les mobilités les plus courantes, qui ont lieu au sein du quartier de résidence et qui représentent 70% de l'ensemble des déplacements, se réalisent principalement à pied et ce pour tous les motifs confondus (Figure 36). Les mobilités en dehors du quartier de résidence sont, quant à elles, effectuées majoritairement en bus, comme le montre la figure 37.

Figure 36. La répartition des mobilités quotidiennes des personnes âgées dans le quartier de résidence selon le mode et le motif de déplacement – Recife, 2013

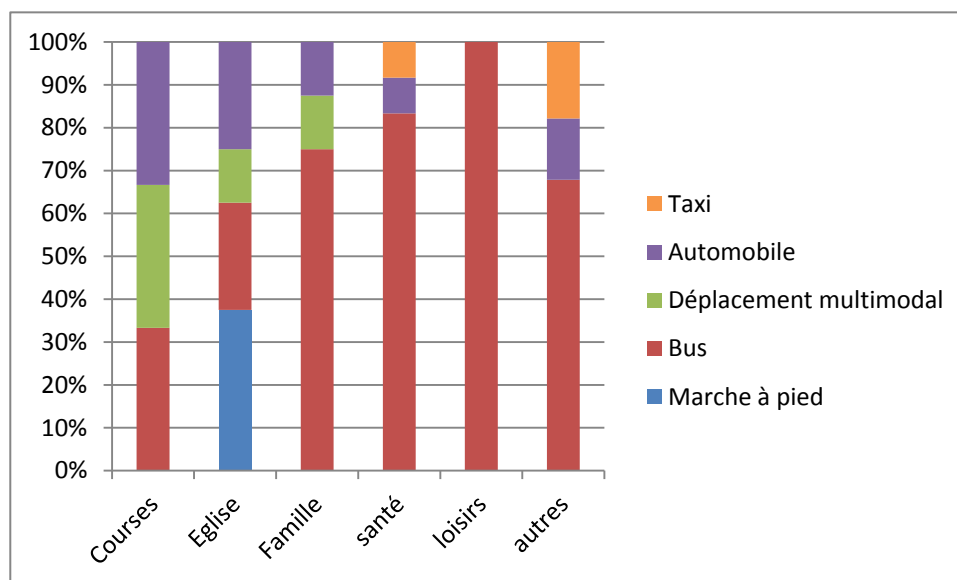


Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Les mobilités en dehors du quartier de résidence sont quant à elles effectuées majoritairement en bus, comme le montre la figure 37.

Figure 37. La répartition des mobilités quotidiennes des personnes âgées en dehors du quartier de résidence selon le mode et le motif de déplacement – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Ces résultats coïncident avec le constat dressé dans les villes latino-américaines où les populations à bas revenus se déplacent majoritairement en transport public et à pied (Gouëset, 2014).

A travers leurs pratiques, les enquêtés privilégient donc les ressources de leur quartier. Lorsque les habitants nécessitent des soins spécialisés ou désirent acheter des produits rares, ils se dirigent vers les quartiers centraux de façon ponctuelle :

« Je vais juste au centre quand je dois acheter quelque chose...bon, ici dans le quartier il y a des choses à manger, il y a quelques boutiques de vêtements mais parfois il faut aller dans le centre parce qu'ici il n'y a pas de tout [...] mais j'y vais que quand j'en ai vraiment besoin » (Samuel, 67 ans, Vila Arraes).

« C'est rare que j'aille au centre-ville...j'y vais juste pour acheter quelque chose de spécial, quand j'ai besoin de matériel à coudre par exemple » (Maria, 62 ans, Brasilit).

« Parfois je vais dans le centre pour acheter des choses, des habits ou des chaussures ou pour acheter des choses pour la maison, ce genre de trucs [...] mais ça fait presque un an que je ne suis pas allée faire un tour en ville... » (Melissa, 64 ans, Vila Arraes)

Il est intéressant de constater que les moyens de déplacements pour le motif « loisirs » sont les moins diversifiés, qu'il s'agisse des mobilités réalisées dans le quartier de résidence ou en dehors de celui-ci. A contrario, pour les mobilités liées aux motifs « courses », « église » ou encore « santé » on retrouve une plus ample diversité de moyens de déplacements chez les

enquêtés. Ce constat révèle que les personnes âgées privilégient certains moyens de transport selon le motif de déplacement. En effet, la voiture est par exemple privilégiée pour les motifs les plus importants dans le quotidien des enquêtés. La réalisation de courses, les pratiques religieuses et les déplacements liés à la santé constituent alors des motifs prioritaires pour lesquels les habitants n'hésitent pas à solliciter les personnes de leur entourage qui disposent d'une voiture⁴⁵.

Lorsque l'on compare les déplacements réalisés dans chaque zone d'étude (Tableau 17), les habitants de Vila Arraes tendent à diversifier davantage les moyens de déplacements que les habitants de Brasilit et Cordeiro et ce, pour tous motifs confondus. Ceci peut s'expliquer par les distances plus ou moins importantes qu'ils doivent réaliser afin d'atteindre les lieux qu'ils fréquentent, comme nous l'avons souligné dans la section 5.2.1. Par ailleurs, bien que plus éloignés des différentes ressources de la ville, les habitants de Vila Arraes disposent néanmoins d'une offre variée de transports ; ils ont plus facilement la possibilité de demander à un proche de les accompagner en voiture et leur niveau de vie favorable leur permet d'assurer plus facilement quelques déplacements en taxi.

A travers le Tableau 17, on remarque que les habitants de Cordeiro n'utilisent jamais le taxi, contrairement aux habitants de Brasilit et de Vila Arraes, même si cet usage est réservé aux motifs « santé » et « autres ». Les dégradations de conditions de vie des habitants de Cordeiro peuvent expliquer la non-utilisation du taxi, qui suppose un coût élevé.

⁴⁵ Rappelons que 4 enquêtés seulement disposent d'une automobile.

Tableau 17. Distribution modale des mobilités quotidiennes des personnes âgées des zones pauvres enquêtées selon le motif de déplacement - Recife, 2013

	Marche à pied (%)	Bus (%)	Déplacement multimodal (%)	Automobile (%)	Taxi (%)	Total (%)
Brasilit						
Courses	50	0	43	7	0	100
Eglise	38	25	12	25	0	100
Famille	33	50	17	0	0	100
Santé	40	53	0	0	7	100
Loisirs	55	45	0	0	0	100
Autres	0	100	0	0	0	100
Vila Arraes						
Courses	45	11	33	11	0	100
Eglise	64	9	9	18	0	100
Famille	33	42	17	8	0	100
Santé	14	48	14	14	10	100
Loisirs	66	17	17	0	0	100
Autres	0	76	8	8	8	100
Cordeiro						
Courses	66	17	17	0	0	100
Eglise	60	0	20	20	0	100
Famille	0	100	0	0	0	100
Santé	58	42	0	0	0	100
Loisirs	-	-	-	-	-	-
Autres	33	67	0	0	0	100

Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Les moyens de déplacements révèlent donc des inégalités entre les habitants, notamment lorsque l'on se penche sur les moyens de transports qui nécessitent un coût supplémentaire (le taxi) ou qui requièrent la sollicitation du réseau social (l'automobile).

5.2.4 Les réseaux familiaux et relationnels dans la construction des inégalités de mobilité quotidienne

Au cours des entretiens, les habitants ont souligné l'aide fondamentale de leur réseau social dans les pratiques de mobilités quotidiennes et résidentielles ainsi que dans la réalisation des tâches domestiques. Ce réseau social se compose des membres de la famille, des voisins, des amis, des connaissances ou encore des personnes avec qui les enquêtés partagent des activités sportives, religieuses ou de loisir. L'accompagnement dans les déplacements quotidiens est le soutien le plus évoqué par les enquêtés et il semble être particulièrement apprécié par les aînés. Les accompagnateurs constituent non seulement un soutien concret (un appui pour la marche à pied, un guide et protecteur pour les sorties en ville, etc.), ils jouent également un rôle important dans les interactions sociales des personnes âgées. Etant plus jeunes, ils peuvent en effet devenir des médiateurs dans la création de nouveaux liens sociaux et

intergénérationnels. En effet, les enquêtés déclarent souvent être plus à leur aise et moins stressés lorsqu'ils sont accompagnés dans leur déplacements et prennent davantage de plaisir à échanger avec les personnes côtoyées. A contrario, pour les enquêtés qui éprouvent des problèmes de santé ou certaines difficultés à se déplacer, l'absence d'accompagnateur génère une certaine angoisse et les sorties sont alors souvent associées à une contrainte. Nous verrons ainsi, dans un premier temps, que le réseau familial constitue le soutien principal des personnes enquêtées dans la réalisation de leurs mobilités quotidiennes. Bien qu'ils soient moins présents dans les pratiques d'accompagnement, nous verrons ensuite que les autres réseaux sociaux peuvent également jouer un rôle important dans les mobilités des aînés.

a) *L'accompagnement des proches motorisés dans les déplacements des aînés, un facteur d'inégalité*

Un facteur de différenciation important dans les pratiques de mobilité des personnes âgées est lié la possibilité de pouvoir se faire accompagner par un membre de la famille motorisé. Ainsi, les parents munis d'une automobile sont les plus sollicités par les personnes âgées, comme le confirment certains enquêtés. Dans ce cas, les conditions des sorties (l'heure de départ, le jour, la durée, etc.) sont souvent imposées par les accompagnants. En l'absence de ce moyen de transport, les personnes âgées évoquent des mobilités pénibles dans les transports collectifs qui les dissuadent souvent de se rendre aux lieux fréquentés. A titre d'exemple, Eulalia (65 ans, Brasilit) et Almira (80 ans, Vila Arraes) se rendent fréquemment chez des membres de leur famille résidant dans d'autres quartiers de la ville ou dans d'autres municipes accompagnées de leur enfant respectif, munis d'une automobile :

« Moi je ne vais à Camaragibe voir mon fils qu'accrochée à quelqu'un et j'essaye d'y aller avec mon fils parce qu'il a une voiture... » (Eulalia, 65 ans) ;

« Je n'utilise le bus qu'en dernier recours, je vais toujours voir des proches avec mes enfants, ils ont une voiture... si j'ai vraiment besoin de faire quelque chose d'urgent et si personne peut m'accompagner ou si je n'ai pas d'argent pour le taxi alors là je dois prendre le bus... » (Almira, 80 ans).

Les enquêtés qui bénéficient de l'accompagnement d'un parent motorisé réalisent par exemple des déplacements liés aux courses plus lointains et moins fréquents que les individus accompagnés par des proches non-motorisés. En effet, les habitants qui se déplacent en automobile disposent d'une plus grande flexibilité quant au choix du lieu d'achat, qui est souvent déterminé par les habitants en fonction des meilleures offres proposées par les grandes surfaces. Ces dernières, situées dans d'autres quartiers de la ville, mènent les enquêtés et leurs accompagnateurs à réaliser des distances plus longues. Lors de ces sorties, les personnes âgées privilégient la réalisation de courses abondantes, souvent pour le mois, en optimisant la mise à disposition d'une l'automobile. Inversement, les personnes âgées accompagnées par des parents non-motorisés tendent à réaliser leurs courses près du lieu de résidence en s'y rendant à pied et plusieurs fois par semaine. Les enquêtés qui assurent leurs

achats alimentaires dans des commerces de proximité s'y rendent plus fréquemment et sollicitent davantage leur entourage.

Le réseau familial, surtout quand il permet d'accéder à des déplacements motorisés, jouent donc un rôle important dans la mobilité quotidienne des enquêtés. Il favorise certains déplacements car les personnes âgées se sentent plus sécurisées que si elles devaient se mouvoir par leurs propres moyens et elles apprécient le confort de ces mobilités accompagnées. En conséquence, une partie des enquêtés soulignent qu'ils délaissent certaines activités lorsqu'ils ne sont pas accompagnés par un membre de la famille. C'est le cas par exemple pour Norald (65 ans, Brasilit), dont les mobilités au lieu de culte dépendent de la présence de sa fille : « *Je ne vais à l'église que si on m'y emmène...à l'autre église, j'y vais de temps en temps, quand elle [sa fille] y va, on y va ensemble... mais depuis peu, elle n'y va plus beaucoup donc je n'y vais plus non plus* ». Les conditions de déplacement assurées par le réseau familial peuvent ainsi déterminer certaines pratiques de mobilité des personnes âgées. L'identification des caractéristiques du réseau familial est alors essentielle dans l'analyse des inégalités de mobilité.

b) L'aide apportée par les autres réseaux relationnels

Les personnes âgées enquêtées recourent aussi à des accompagnateurs qui ne font pas partie de la famille. On remarque par exemple que les membres d'une même communauté religieuse tendent à accompagner les aînés pour certains de leurs déplacements. L'entraide au sein des communautés religieuses se développe notamment à travers le covoiturage : les habitants munis d'une automobile proposent à un ou plusieurs membres de la communauté, résidant dans le même quartier, de réaliser ensemble le trajet jusqu'au lieu de culte. Ainsi, les conducteurs adaptent leur itinéraire jusqu'au lieu de culte selon le lieu de résidence des passagers et souvent, ils assurent également le retour. Ce type d'entraide, qui montre une solidarité importante entre les membres des communautés religieuses (les trajets ne sont effectivement pas facturés par les conducteurs), facilite les déplacements des aînés et les incite à maintenir leur participation dans ces activités :

« *Je vais à l'église de Brasilit parce qu'il y a un gars de l'église qui vient nous prendre en voiture, moi et ma fille.* » (Carolina, 60 ans, Vila Arraes) ;

« *Je ne vais plus à l'église depuis six mois parce que j'ai la flemme de marcher...* » (Tatiany, 65 ans, Vila Arraes) ;

« *Je vais une fois par mois à l'église de l'avenue Caxanga : des dames qui font partie de l'église viennent me chercher, elles emmènent les personnes âgées et donc avec la voiture, à la fin du mois, elles viennent me prendre ici [...]. Une fois par mois, les personnes âgées de la communauté peuvent y aller si elles veulent. On assiste à la messe et ensuite elles nous ramènent jusqu'à chez nous...* » (Sonia, 83 ans, Brasilit).

Les enquêtés qui bénéficient de ce type d'entraide peuvent ainsi diversifier leurs pratiques en côtoyant différents lieux de culte et en réalisant des mobilités plus lointaines grâce à l'automobile. A contrario, les habitants qui n'en bénéficient pas, tendent à réduire, voire à supprimer leur participation aux activités religieuses, surtout lorsque leur santé se dégrade et rend difficile la marche à pied où l'usage des transports collectifs.

En dehors de ces exemples de solidarité confessionnelle, les voisins jouent souvent un rôle important dans l'accompagnement des personnes âgées pour leurs déplacements à pied. En effet, et même s'ils le citent rarement de façon explicite dans les entretiens, les enquêtés évoquent une présence permanente des voisins dans leurs déplacements à proximité de leur lieu de résidence. Ils évoquent par exemple l'accompagnement d'un voisin jusqu'à l'arrêt de bus ou jusqu'à l'épicerie du quartier ; le voisinage leur vient également en aide lorsqu'ils sont en difficultés face à un obstacle (des trous dans la rue, des passages glissants après la pluie, des montées, etc.), ou leur rendent régulièrement service en portant leurs courses tout en les accompagnant jusqu'à chez eux. Pour Felipe (75 ans, Vila Arraes) qui se déplace en chaise roulante, le soutien de son voisin est quotidien : ce dernier l'accompagne tous les jours jusqu'à son petit commerce que l'enquêté tient depuis quelques années.

Ainsi, les personnes qui entretiennent un réseau relationnel dense jouissent d'un accompagnement quotidien de leurs voisins, de leurs amis ou encore des connaissances qu'ils côtoient dans leurs activités de tous les jours. Bien que ces accompagnements n'impliquent pas nécessairement l'augmentation du nombre de déplacement des personnes âgées, ils contribuent néanmoins à limiter la pénibilité des déplacements.

Le soutien de l'entourage des enquêtés est d'autant plus important que les caractéristiques sociodémographiques de ces derniers sont contraignantes.

Conclusion du Chapitre 5

L'entrée dans le troisième âge implique de nouvelles pratiques de mobilité qui se caractérisent principalement par une réduction importante des mobilités résidentielles et par des déplacements quotidiens majoritairement centrés sur les espaces situés à proximité du domicile. La stabilité résidentielle acquise au troisième âge, avec l'accession quasi-généralisée à la propriété du logement et avec des déménagements qui ne se réalisent plus que dans le même quartier, permet progressivement aux personnes âgées de bénéficier de meilleures conditions de logement et de constituer, grâce à l'enracinement dans un quartier de résidence désormais fixe et à proximité d'une parentèle plus ou moins étendue, un réseau relationnel susceptible de faciliter leurs déplacements quotidiens.

Ces ressources semblent jouer un rôle important dans la maîtrise des mobilités chez les personnes âgées, bien que pour certains habitants, comme pour les enquêtés de Cordeiro, la réduction observée des mobilités relève davantage d'une assignation à résidence que d'une réelle volonté de demeurer dans le quartier. Si la zone de résidence peut influencer sur les pratiques de mobilité des habitants, il ne suffit pourtant pas à expliquer les inégalités qui se dégagent entre les trois lieux d'enquête.

L'état de santé est apparu comme un des facteurs les plus marquants dans les inégalités de mobilité quotidienne des personnes âgées : alors que les individus en bonne santé parviennent à se déplacer sans grande difficulté au sein de leur quartier par exemple, les individus en perte d'autonomie peuvent éprouver de grandes difficultés à se mouvoir, même à proximité du domicile. D'autres facteurs, tels que le sexe, le niveau d'instruction ou les modes de transport utilisés laissent également apparaître, bien qu'en moindre mesure, des inégalités entre les individus. Enfin, le rôle de la famille semble ici encore être une variable incontournable dans l'analyse des pratiques des habitants ; qu'elle favorise la mobilité ou l'« immobilité » des aînés, la famille constitue un réel potentiel dans la maîtrise des pratiques de (im)mobilité.

Conclusion de la Deuxième Partie

Les inégalités de mobilité quotidienne et les pratiques résidentielles

Les inégalités de mobilité quotidienne observées au troisième âge ne se dégagent pas uniquement à travers les difficultés liées au processus de vieillissement ou à la pauvreté mais ; elles sont également le résultat des parcours de vie des individus, de leurs trajectoires résidentielles du contexte dans lequel ont évolué les habitants, du profil sociodémographique des individus et des stratégies qu'ils ont pu mettre en place au quotidien. Si l'accession à la propriété, majoritairement réalisée avant l'entrée au troisième âge, est le principal facteur d'inégalités dans les situations résidentielles des personnes enquêtées, l'étude des pratiques de mobilité quotidienne a reflété une multitude de possibilités, de contraintes, de besoins ou encore d'aspirations qui complexifient l'analyse des inégalités de mobilité.

L'entrée dans le troisième âge semble creuser les inégalités entre les individus, tant dans leurs conditions de vie que dans leurs déplacements quotidiens. En ce sens, on distingue des profils dont les caractéristiques s'opposent fortement : les retraités qui bénéficient d'une aide sociale et ceux qui ne perçoivent aucun revenu ; les aînés en bonne santé et ceux qui sont en perte d'autonomie ; les personnes âgées qui continuent d'exercer une activité et ceux qui ne le font pas, etc. S'ajoutent à ce constat les facteurs qui ont marqué et qui continuent de marquer les inégalités de mobilité au troisième âge, comme les caractéristiques du lieu de résidence, le sexe, la composition des ménages, l'accès différencié aux moyens de transports, ou encore les formes d'entraide avec la famille. Enfin, l'absence de navettes quotidiennes et les différents modes de vie adoptés par les habitants (participer ou pas à des activités associative ou religieuses par exemple) constituent également des paramètres qui viennent complexifier un peu plus l'analyse des inégalités de mobilité quotidiennes chez les personnes âgées.

Un résultat saillant de notre enquête repose sur la propension des personnes âgées à réaliser leurs principales mobilités quotidiennes à proximité du lieu de résidence, principalement au sein de leur quartier. Ce constat converge avec les travaux qui se sont penchés sur les pratiques des populations vieillissantes, caractérisées par de faibles mobilités (Lord et *al.*, 2009 ; Pennec, 2006 ; Saad, 2002). Des contraintes liées à l'accès au transport, aux difficultés à se déplacer physiquement ou aux problèmes de circulation de la ville peuvent certes constituer un frein aux mobilités lointaines, mais on observe chez les habitants une réelle volonté de privilégier les espaces de proximité au détriment des quartiers plus lointains. Alors que pour les habitants de Brasilit et Vila Arraes, le quartier de résidence semble offrir des ressources nécessaires aux besoins quotidiens, ce qui permet de contourner les déplacements en dehors du quartier. Les habitants de Cordeiro au contraire, qui réalisent eux aussi leurs principales mobilités dans le quartier, ne disposent pas des mêmes ressources de proximité.

Ce constat conduit à de nouvelles interrogations: les inégalités de mobilité sont-elles le reflet des plus ou moins fortes difficultés rencontrées au quotidien ? Les habitants les moins mobiles sont-ils forcément les plus vulnérables ? Et inversement, les individus qui présentent de fortes mobilités sur le territoire sont-ils ceux qui « s'en sortent » le mieux ?

La troisième partie de la thèse proposera de répondre à ces nouvelles interrogations en s'intéressant plus particulièrement au lien entre les représentations des habitants et aux stratégies ou tactiques mises en place pour réduire les mobilités quotidiennes.

Troisième Partie

La réduction des mobilités :
d'une limite à un potentiel ?

Troisième Partie : La réduction des mobilités : d'une limite à un potentiel ?

Cette troisième partie vise à réinterroger les valeurs induites par le paradigme de la mobilité qui postulent que « bouger », être mobile ou avoir accès à la mobilité constitueraient une clé de l'insertion socio-spatiale des individus. Or, nous avons pu observer en deuxième partie de cette thèse que les personnes âgées tendent à réduire leurs mobilités en fin de parcours de vie aussi bien en raison des réelles difficultés à se déplacer du fait de la dégradation progressive de leur état de santé par exemple, que d'une volonté marquée de réaliser leurs activités près du lieu de résidence. Les réductions de mobilités ou « l'immobilité » ont fait l'objet d'une série d'études récentes qui remettent en question les effets négatifs qu'auraient ces pratiques sur le territoire et sur les individus (Bergeon, Dureau, Imbert et al., 2013). En effet, et comme on a pu le constater durant notre analyse, les habitants sont souvent désireux d'une « immobilité maîtrisée »: la stabilité résidentielle permet à nos enquêtés d'améliorer leurs conditions de vie et de mieux gérer les contraintes liées aux mobilités quotidiennes ; d'ailleurs cette préoccupation n'est pas une spécificité du troisième âge puisque travailler près du lieu de résidence a constitué une priorité tout au long de la vie de ces personnes modestes, notamment afin d'alléger les coûts de déplacement.

Dans le cadre de notre enquête, le choix du lieu de résidence est ainsi souvent orienté par une logique de rapprochement familial, la famille étant la première ressource mobilisée en soutien à la vie quotidienne des personnes âgées. Ce rapprochement résidentiel peut se faire sous la forme d'une cohabitation intergénérationnelle, ou d'un emménagement à proximité du logement d'un ou plusieurs membres de la parentèle. Ce constat converge avec les résultats de recherches menées en Amérique latine ou encore en Afrique où ce type de mobilité est associé à un « système résidentiel familial », qui introduit la dimension familiale dans les mobilités et pratiques résidentielles des habitants (Dureau, 2002). Une fois la stabilité résidentielle acquise, les habitants tenteront ensuite de développer leurs activités quotidiennes près du lieu de résidence en valorisant les ressources présentes dans leur quartier et en évitant ainsi les déplacements longs et fastidieux. La valorisation des espaces de proximité est notamment liée au cycle de vie des habitants qui, au seuil du troisième âge, quittent le plus souvent la vie active et s'affranchissent ainsi de la contrainte des navettes domicile-travail, ce qui leur permet de recentrer plus facilement leurs activités près du domicile.

Dans ce contexte, « l'immobilité » des habitants les plus démunis pourrait s'avérer être un atout dès lors qu'elle répond aux stratégies résidentielles des familles et au souhait individuel des personnes âgées, et que l'espace de proximité est doté d'un minimum de ressources nécessaires aux besoins de la vie quotidienne (centres de soins, commerces alimentaires, possibilité de travail informel, etc.). Pourtant, tous les habitants ne disposent pas des moyens nécessaires pour pouvoir réduire leurs déplacements quotidiens ou limiter les mobilités contraignantes sans que la qualité de leur vie quotidienne en soit affectée. Cette troisième

partie de thèse vise donc à identifier les inégalités dans les mobilités de proximité et dans les formes d' « immobilité » observées.

Le chapitre 6 expose tout d'abord les formes de « résistance à la mobilité », fondées sur l'observation des cas de réduction des mobilités contraignantes et des déplacements quotidiens chez les personnes âgées des zones pauvres de Recife. Nous identifierons, dans un premier temps, les formes d' « immobilité » observées chez les habitants, en montrant les contraintes mais aussi les tactiques quotidiennes que ces immobilités révèlent. Les pratiques de mobilité centrées sur des espaces réduits nous ont mené, dans un deuxième temps, à nous pencher sur les espaces de proximité en soulevant les principales ressources qu'ils présentent pour les enquêtés. La définition des espaces de proximité pour chaque zone d'étude, établie à partir des pratiques de mobilité des habitants, nous a ainsi permis de déceler des inégalités de mobilité à une échelle plus fine. Enfin nous exposerons les formes différenciées d'ancrage territorial des habitants, en fonction des degrés de socialisation, des modes de vie et des « ambiances » observées dans les trois zones d'étude sélectionnées. Nous verrons que les représentations symboliques des habitants vis-à-vis des différents espaces de la ville, ainsi que les représentations sociales des quartiers populaires ou de la vieillesse, peuvent jouer un rôle important dans l'ancrage ou dans l'isolement socio-spatial des enquêtés.

Le dernier Chapitre de la thèse propose ensuite de réinterroger les effets négatifs de l'immobilité sur les habitants et leurs pratiques de mobilité. Les formes d'immobilité différenciées peuvent en effet constituer des impacts divergents dans les conditions de vie des habitants : elles peuvent représenter une ressource pour les personnes âgées qui aspirent à réduire leurs déplacements ou au contraire constituer une réelle contrainte pour des habitants privés de leurs activités quotidiennes. L'entrée par les formes d'immobilité nous a permis, dans un premier temps, d'identifier les principales variables qui induisent des inégalités entre individus. Nous verrons ensuite que l'immobilité ne constitue pas une situation irréversible, puisqu'elle est capable de créer ou de faciliter certaines mobilités et lorsqu'elle est maîtrisée, elle peut même favoriser l'amélioration des conditions de vie des personnes âgées pauvres. Enfin, l'analyse des pratiques des personnes âgées sur le territoire *recifense* nous pousse à intégrer de nouveaux paramètres dans l'identification des inégalités socio-spatiales : la prise en compte du bien-être dans les formes de mobilité ou d'immobilité, de la capacité des habitants à réaliser ce qu'ils désirent (nous mobiliserons pour cela le concept de «capabilité »), ou encore des choix qui s'offrent à eux au quotidien.

Durant les parcours de vie, nous avons observé chez les enquêtés une tendance aux réductions des mobilités avec l'avancée en âge : une stabilité résidentielle est recherchée (à travers l'accession à la propriété) et les mobilités quotidiennes tendent à se concentrer progressivement autour du lieu de résidence. Au troisième âge, les mobilités semblent plus limitées que pour les autres tranches d'âges lorsque les obligations quotidiennes prépondérantes, autrefois centrées sur le travail ou sur les études, sont aujourd'hui remplacées par des déplacements « hors-navette » qui se réalisent majoritairement dans le quartier de résidence. Il s'agit ici de saisir, dans un premier temps, les conditions de réalisation des mobilités de proximité, de connaître les tactiques mises en place au quotidien par les habitants dans le contournement ou la réduction de certains déplacements et les effets de ces pratiques sur les conditions de vie des habitants. Dans un second temps, nous nous pencherons sur les lieux les plus prisés par les habitants, dans leur environnement immédiat, afin d'appréhender le rapport qu'entretiennent les habitants avec leur espace de vie et d'identifier ainsi les inégalités de mobilité dans un espace restreint. A travers l'analyse des pratiques de mobilités sur le territoire, nous caractériserons alors les espaces de proximité pour les trois terrains d'études privilégiés. Enfin, nous exposerons les formes d'ancrage territorial ainsi que les représentations des habitants envers les différents espaces de la ville qui influent sur les inégalités de mobilité des personnes âgées. Nous verrons qu'au-delà des contraintes et d'une réelle volonté de s'ancrer sur un micro-territoire situé autour du domicile, il existe des variables culturelles, contextuelles voire psychologiques qui peuvent influencer sur les pratiques de mobilité des habitants.

6.1. Le contournement des déplacements contraignants et les réductions de mobilité

Les pratiques de mobilité quotidienne majoritairement centrées à proximité du lieu de résidence reflètent à la fois les difficultés vécues par les habitants pour se rendre dans les différents quartiers de la ville et inversement, et les tactiques qu'ils mettent en place pour limiter les déplacements contraignants. Par ailleurs, les ressources présentes à proximité du domicile permettent aux habitants de réduire leurs mobilités quotidiennes dans un espace qu'ils connaissent et maîtrisent, et auquel ils sont fortement attachés. Dans ces conditions, l'observation des pratiques de mobilité restreinte est-elle révélatrice de formes inégalités ?

Pour répondre à cette question, nous traiterons dans un premier temps de la nature de l'immobilité. Comment se manifeste-elle ? A quelle échelle ? Est-elle le résultat d'un choix délibéré, d'un cumul de contraintes ou s'agit-elle d'un simple mode de vie adopté par les personnes âgées enquêtées ? Nous nous intéresserons ensuite aux pratiques des habitants qui

tendent de limiter leurs mobilités contraignantes à travers la valorisation ou la dévalorisation de certains modes de transport. Enfin, nous identifierons les pratiques de réduction des mobilités quotidiennes en dégageant les ressources mobilisées par les enquêtés. Nous tenterons ainsi de relever, dans chaque section traitée, les inégalités de mobilité qui s'esquissent entre les habitants.

6.1.1. L'immobilité : choix ou contrainte ?

Si les résultats précédemment exposés permettent de dire que la majorité des mobilités quotidiennes des personnes âgées se réalisent près du lieu de résidence, il est pourtant moins aisé de déterminer les causes et les enjeux de ce type de mobilités. Au cours de nos recherches, l'immobilité des habitants est apparue sous plusieurs formes et renvoie à des conditions de vie différenciées au troisième âge. Nous avons pu observer des individus assignés à résidence, notamment lorsque la dégradation de leur état de santé ne leur permettait plus de se déplacer et qu'ils étaient alors contraints à l'immobilité. Pour d'autres en revanche, bien qu'ils n'éprouvaient pas de problèmes de santé ni de difficultés majeures pour se déplacer, s'investir dans le domicile ou à proximité du lieu de résidence relevait davantage d'un choix de vie.

Au moins deux types d'échelles d'analyse viennent ici s'imbriquer dans l'observation des « immobilités » : l'une est spatiale, l'autre temporelle. L'immobilité s'opère tout d'abord sur un ou des espaces réduits sur le territoire. A travers les pratiques de nos enquêtés, nous avons ainsi identifié deux espaces d'observation de l'immobilité : le logement et l'environnement proche de ce dernier. En considérant la période d'immobilité ensuite, nous avons pu observer que celle-ci varie en fonction des individus et qu'elle peut révéler des inégalités dans les conditions de vie des habitants. L'articulation des deux échelles d'analyse nous a ainsi permis de dégager des inégalités dans les formes d'immobilité des personnes âgées.

Ainsi, les individus de notre échantillon qui disent ne jamais sortir de chez eux, connaissent souvent des contraintes importantes dans leur vie quotidienne, liées à la dégradation de l'état de santé, qui rendent leurs déplacements difficiles. Ainsi Amanda (78 ans, amputée de la jambe), Nelson (68 ans, amputé de la jambe) et Fausto (85 ans, aveugle) ne quittent que rarement leur domicile en raison de leur état de santé :

« Qu'est-ce que je fais de mes journées ? Et bien je survis ! [...] Tout a changé depuis qu'on m'a amputé... il y a des jours où je pleure à cause de cette jambe... tout le monde marche autour de moi, tout le monde s'amuse et moi je suis ici, complètement isolé [...] j'arrive à aller jusqu'aux toilettes...quand il y a un peu d'ombre dans le petite cour derrière je sors avec ma chaise roulante mais c'est pas facile de rouler avec parce qu'elle est toute de travers...c'est un sacré travail pour se déplacer » (Nelson, 68 ans, Vila Arraes) ;

« Je n'ai plus aucune vie, maintenant ma vie est ici entre le canapé et mon lit...j'arrive à aller aux toilettes mais je ne peux plus rien faire : je ne lave plus le linge, je ne passe plus le balai... Je ne vis plus que couchée ou assise » (Amanda, 78 ans, Vila Arraes) ;

« J'arrive à me déplacer avec l'aide de quelqu'un, il faut que je sois collé à lui...mais maintenant je ne peux même plus manger seul parce que j'ai le parkinson et je ne peux plus rien faire sans l'aide de ma fille, c'est insupportable » (Fausto, 85 ans, Brasilit).

Cette immobilité subie chez les trois enquêtés contribue à la dégradation de leur qualité de vie. Elle engendre un sentiment d'impuissance chez les personnes enquêtées, qui se voient contraintes de renoncer à des activités quotidiennes ou à des projets de vie.

Inversement, certains enquêtés qui n'éprouvent pas de difficultés à se déplacer privilégient l'espace du logement pour y passer une grande partie de leur temps :

« Moi je reste à la maison et puis voilà, je n'ai jamais aimé sortir... je fais mes petites affaires ici, je m'organise comme ça : je fais mes petites courses et puis je vis ici, c'est ça ma vie » (Tatiany, 65 ans, Vila Arraes) ;

« Ma vie est chez moi, je m'occupe de faire les tâches domestiques, je ne fais que ça, j'aime rester ici [...] c'est pour ça que j'aime ce quartier aussi parce que personne ne m'embête, tout le monde m'aime bien et ils respectent mon intimité, je peux rester tranquille chez moi » (Camila, 62 ans, Brasilit) ;

« Je reste ici à la maison, je m'occupe, je fais du bricolage pour faire passer le temps ! Je suis tranquille ici même si la cohabitation avec lui [son fils] n'est vraiment pas bonne...Je regarde la télé, je regarde les infos, les reportages... » (Eduardo, 75 ans, Vila Arraes).

Bien que ces enquêtés privilégient l'espace du logement dans la réalisation de leurs activités quotidiennes, ils sortent de chez eux pour faire des achats alimentaires, pour se rendre chez le médecin ou pour visiter un membre de leur famille. Si le repli dans le logement représente une tendance générale dans leurs pratiques quotidiennes, il ne s'agit pas d'une situation constante : les périodes d'immobilités sont entrecoupées de sorties sporadiques, dédiées à leurs besoins au jour le jour. Aucun des trois enquêtés ne participe à des activités de loisir en dehors de son domicile ni fréquente un lieu de culte.

Lorsque l'on se penche sur les personnes enquêtées qui évoquent ne pas sortir de chez eux, on identifie ainsi des inégalités dans l'immobilité à travers l'état de santé des individus qui constitue le facteur déterminant entre des situations subies, endurées par les habitants et les situations qui relèvent d'un choix délibéré.

A l'échelle de la ville, on observe des pratiques de mobilités principalement centrées sur l'environnement proche du lieu de résidence. Ici encore, l'immobilité de certains enquêtés est le résultat d'importantes contraintes vécues au quotidien. Lorsque, par exemple, l'accès aux

différents moyens de transports est limité (faute de moyens économiques, d'un manque ou absence de desserte des transports collectifs, etc.), la circulation des habitants sur l'ensemble du territoire est compromise. La mauvaise qualité des aménagements urbains peut aussi poser problème dans les mobilités des personnes âgées : ceux-ci représentent des entraves quotidiennes pour les personnes qui connaissent des difficultés de locomotion. L'irrégularité des trottoirs constitue à ce titre, un des problèmes majeurs pour la circulation pédestre des enquêtés, comme le montre les Photographies 13 a, b et c.

Photographies 13. a, b et c : Trottoirs dégradés dans le quartier Varzea, 2013



Auteur : Pamela Quiroga

Face à ces barrières matérielles, Pennec (2006) affirme que les personnes âgées auraient tendance à se renfermer sur des territoires connus et maîtrisés, en évitant ainsi le déploiement de stratégies plus complexes qui permettraient de circuler sur d'autres espaces.

Alors que certaines personnes âgées éprouvent des difficultés à sortir de leur logement ou de leur quartier de résidence, pour d'autres, le fait de centrer leurs mobilités sur les espaces de proximité leur a permis de s'affranchir des contraintes du coût du transport, du temps perdu dans chaque déplacement ou encore de la pénibilité des voyages en raison notamment du manque de confort dans les transports collectifs. Quand bien même ces habitants disposent des moyens nécessaires pour accéder à d'autres quartiers de la ville, ils favorisent les activités ou les ressources présentes à proximité de leur lieu de résidence.

L'immobilité « choisie » pourrait aussi être le résultat d'un cumul de contraintes quotidiennes qui rendraient les mobilités lointaines dissuasives pour les personnes âgées des milieux populaires. L'immobilité serait alors un choix dans l'amélioration ou le maintien des conditions de vie des habitants, malgré un renoncement aux ressources des autres espaces dans la ville.

Les mobilités lointaines par exemple peuvent constituer un facteur de risque, pour reprendre la formule de Le Breton (2002), lorsque l'on quitte les espaces maîtrisés (en l'occurrence l'environnement du domicile) et que les habitants sont confrontés à la dépendance des transports collectifs, à l'absence du soutien des proches ou à une méconnaissance des quartiers inconnus.

Le Tableau 18 dresse les principaux choix ou contraintes des habitants qui laissent entrevoir une immobilité subie ou au contraire une volonté des individus à réduire leurs déplacements.

Tableau 18. Facteurs de choix ou de contraintes des habitants face à l' « immobilité » – 2013, Recife

CARACTERISTIQUES DES SITUATIONS D'IMMOBILITE	
Immobilité « choisie »	Immobilité « subie »
<ul style="list-style-type: none"> - Les individus ne présentent pas de problèmes de santé majeurs. - Le logement constitue le lieu où se déroule la majorité des activités quotidiennes. - Les déplacements peuvent être délégués à des tierces personnes (cf. Chapitre 7) - Valorisation des aménités locales (commerces, services, activités, réseau social, etc.). - Représentations positives du lieu de résidence et rejet de certains espaces de la ville. - Recours aux services de livraison à domicile. 	<ul style="list-style-type: none"> - Difficultés à se mouvoir en raison d'une importante dégradation de l'état de santé. - Dépendances marquées vis-à-vis de l'entourage (principalement familial). - Cohabitation avec des membres de la parentèle. - Isolement socio-spatial aigu. - Difficultés à faire face aux coûts du transport. - Inaccessibilité aux moyens de transports motorisés. - Pauvreté extrême

Source : Enquête 2011-2013

Réalisation: Pamela Quiroga

Qu'elle contribue ou non à améliorer la vie quotidienne des personnes âgées, l'immobilité représente ainsi une importance majeure dans l'analyse des conditions de vie des habitants, des stratégies individuelles et familiales, des formes d'exclusion ou d'inclusion sociale et des inégalités entre individus.

6.1.2. La limitation des déplacements contraignants et la réduction des mobilités quotidiennes

La réduction volontaire des mobilités quotidiennes et la limitation des déplacements contraignants peuvent être le résultat de stratégies ou tactiques des personnes âgées visant à améliorer leurs conditions de vie quotidienne. Se déplacer dans des quartiers lointains ou prendre le bus peut signifier pour les aînés de réelles contraintes qu'ils tenteront de contourner

en privilégiant les mobilités autour du domicile. Nous aborderons dans cette section les tactiques mises en place par les habitants pour limiter les déplacements contraignants, tout en identifiant les avantages de ces pratiques.

a) La limitation de la pénibilité des déplacements à travers l'usage de mode de déplacements spécifiques

Durant leur parcours de vie, les enquêtés ont rarement eu accès à des moyens de transport autres que les transports en commun municipaux, souvent onéreux⁴⁶ et peu adaptés à des déplacements de longue distance. Disposant de plus de temps libre et parfois de plus de revenus, les personnes âgées ont aujourd'hui la possibilité de contourner des mobilités devenues pénibles en raison du mode de déplacement utilisé.

La marche à pied par exemple constitue une réelle alternative dans les déplacements quotidiens. En effet, les enquêtés ne souffrant 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, préfère se rendre plusieurs fois par mois au supermarché à pied plutôt que d'assurer ses achats alimentaires en une seule fois, ce qui l'obligerait, compte tenu du volume important des achats, à revenir en taxi ou à faire appel au service de livraison à domicile et donc de prévoir une dépense supplémentaire pour ces déplacements. Elle consacre donc une journée par semaine à ses achats alimentaires en réalisant, si nécessaire, plusieurs allers et retours entre son domicile et les commerces de proximité. Les habitants enquêtés privilégient donc ce que Breton (2002) appelle la mobilité « paysanne », qui se réalise principalement à pied et caractérise les pratiques des catégories modestes. La marche à pied confère 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.

Pour les déplacements de plus longue distance, qui ne peuvent pas se réaliser à pied, le bus est le moyen le moins apprécié par les habitants : *« je ne les utilise pas vraiment... si j'ai besoin de faire quelque chose d'urgent et si je n'ai pas d'argent pour le taxi, ni la voiture de quelqu'un, ni un chauffeur que je puisse payer plus tard, dans ce cas-là je prends le bus... »* (Almira, 80 ans). Certains habitants associent les transports collectifs à une contrainte majeure qui leur impose des déplacements fastidieux, en raison d'une mauvaise qualité du service (lenteur et inconfort), ainsi qu'une source d'angoisse supplémentaire :

« Ils sont lents [les bus]...on met du temps, trop de temps et puis les gens sont mal élevés ; nous ont est âgés, on a le droit à un siège mais y'a ces petites jeunes qui s'assoient et nous on reste debout [...] et avec cette chaleur on doit rester debout ! » (Tatiany, 65 ans) ;

⁴⁶ Un ticket de bus pour un trajet unique dans le périmètre du municpe de Recife vaut aujourd'hui 2,15 reais, l'équivalent d'environ 0,70 euros.

« Moi qui prend le bus une fois de temps en temps, c'est déjà compliqué...si je veux aller dans le centre, parfois le bus est plein... l'autre jour, j'ai pris le bus et j'ai dû rester un moment debout mais heureusement qu'une jeune femme m'a cédé sa place ! Mais parfois on est serrés comme des sardines [...] les gens rigolent parfois mais moi je suis vieille et avec ma jambe qui me fait mal... debout dans le bus [...] c'est de la folie. » (Maria, 62 ans) ;

« Le transport ici c'est une grosse blague ! On doit attendre une demie heure avant que le bus passe et quand il arrive, il est rempli à craquer...on doit faire le trajet compressés dans le bus [...] On a qu'une hâte c'est de rentrer à la maison. » (Carolina, 60 ans).

A travers ces témoignages, on constate que l'une des contraintes importantes pour ce type de transport est lié au temps : des itinéraires trop longs pour arriver jusqu'à destination et des temps d'attente excessifs aux arrêts de bus qui manifestement dissuadent les enquêtés d'utiliser régulièrement les transports collectifs.

De cette façon, les habitants tentent à la fois de réduire le coût qu'impliquent certains déplacements motorisés (le taxi ou le bus pour les moins de 65 ans qui ne disposent pas encore de l'accès gratuit à ce dernier) et à la fois de privilégier une certaine commodité lors des déplacements, en évitant les moyens de transports qui pourraient les exposer à des situations contraignantes (chutes dans les transports collectifs, pas de places assises, etc.).

Toutefois et bien que les déplacements en bus soient souvent contraignants, rares sont les enquêtés qui ont la possibilité de se déplacer en voiture ou en taxi. Certains le font par contrainte, comme les personnes éprouvant d'importants problèmes de santé qui les empêchent de se déplacer avec un autre moyen de transport. D'autres individus ont des revenus suffisants pour se permettre une ou plusieurs sorties par mois en taxi.

La recherche du confort lors des déplacements est cependant présente dans tous les discours. Les usagers des transports collectifs évitent les sorties aux heures de pointe et certains d'entre eux privilégient l'accompagnement d'un proche lors des déplacements. L'objectif étant d'améliorer les conditions de voyage aussi bien d'un point de vue du confort personnel (pouvoir être assis durant le trajet, compter sur l'aide de l'accompagnateur pour signaler l'arrêt au chauffeur, etc.) que de la sécurité (éviter les coups et/ou chutes lors des surcharges des bus, compter sur l'aide d'une personne pour monter et descendre du bus, etc.).

Le choix du mode de déplacement varie par ailleurs en fonction des motifs des mobilités. Pour les mobilités liées aux motifs « loisirs » et « famille », les exigences de confort lors des déplacements seront davantage accentuées. A titre d'exemple, les visites chez un ou plusieurs membres de la famille en dehors du quartier se réalisent de préférence en automobile ; les enquêtés sollicitent alors leur entourage motorisé (souvent les enfants), comme nous l'avons évoqué dans le chapitre 5. A contrario, lorsque ce moyen de transport n'est pas à disposition des enquêtés, ils utilisent, comme dernier recours, les transports collectifs, ou repoussent les

visites en attendant de pouvoir bénéficier de l'automobile d'un proche ou des moyens nécessaires afin d'assurer le coût d'un transport plus confortable :

« Je vais voir mes enfants à São Lourenço et à Camaragibe mais j'y vais que si je suis accompagnée quand je prends le bus... par contre, j'y vais plus souvent quand c'est mon fils qui viens me chercher [en voiture]» (Eulalia, 65 ans, Brasilit) ;

« C'est mes filles qui viennent le plus souvent me voir et quand c'est moi qui vais les voir, j'y vais en voiture ; soit c'est l'une ou l'autre qui vient me cherche en voiture [...] Prendre le bus ? Non, je ne l'utilise même pas... A moins que j'aie un truc urgent à faire et si je n'ai pas d'argent pour le taxi, et si personne ne peut m'y emmener en voiture, ou alors s'il n'y a aucun conducteur à qui je puisse rembourser la course plus tard et bien dans ce cas-là je dois prendre le bus... » (Almira, 80 ans, Vila Arraes).

L'une des stratégies de contournement des mobilités contraignantes réside dans l'utilisation combinée de différents moyens de transports au cours d'un déplacement. Déjà évoqués dans le chapitre 5, les déplacements multimodaux constituent 16% de l'ensemble des mobilités répertoriées lors de notre enquête. Ces mobilités ont été classées comme telles lorsqu'au cours d'un déplacement complet (domicile – destination – retour au domicile), deux ou plusieurs moyens de transports ont été utilisés. Il s'agit de stratégies mises en place par les habitants afin de minimiser les contraintes ou de réduire les coûts de transport.

Ce type de pratique est largement constaté lors des déplacements liés aux courses, qui représentent 64% du total des déplacements multimodaux. Les habitants se rendent ainsi à pied ou en bus jusqu'aux supermarchés et reviennent en taxi. L'utilisation de deux moyens de déplacement permet aux habitants à la fois d'économiser le coût du taxi à l'aller et de s'épargner la pénibilité de la cargaison de la marchandise en bus au retour. Lorsqu'il y a utilisation du taxi, les enquêtés optimisent leur voyage en réalisant des courses importantes afin de réduire au maximum le nombre de trajets de ce type, dont le coût représente parfois une part considérable du budget du ménage. Les Tableau 19, nous permet d'estimer le coût élevé que peut représenter le taxi ou le bus pour un individu dont les revenus ne dépassent pas le Salaire Minimum, correspondant à environ 714 reais en 2014.

Tableau 19. Les différents tarifs de bus de la RMR et des taxis par anneau et selon les jours de la semaine, en reais – Recife, 2013

	Anneau* A	Anneau B	Anneau D	Anneau G
Tarifs du ticket de bus du lundi au samedi	2, 15	3,35	2,65	1,40
Tarifs du ticket de bus le dimanche	1,10	1,70	1,10	1,10
Tarif du taxi à Recife	Montant de la prise en charge : 4 Tarif kilométrique : 1,95			

*Les anneaux correspondent à des découpages géographiques établis par l'entreprise de transport métropolitaine qui détermine des tarifs différenciés en fonction de l'éloignement au centre et des zones d'accès plus ou moins difficile (les anneaux B et D correspondant aux municipes périphériques).

Source : Entreprise de transport Grande Recife, Conselho Municipal de Trânsito e Transporte do Recife (CMTT)

Réalisation : Pamela Quiroga

L'utilisation de moyens de déplacement combinés s'observe également lors des mobilités liées à l'église ; certains enquêtés s'y rendent à pied et reviennent en compagnie d'autres membres de l'église munis une automobile. Parfois, la propre institution où se rendent les habitants dispose d'un service d'accompagnement qui emmène les personnes âgées au lieu de culte et les ramène ensuite à leur domicile à travers un moyen de transport motorisé.

C'est donc pour les motifs « courses » et « église » que l'on observe le plus fréquemment l'utilisation de moyens de déplacements combinés. Ces mobilités se caractérisent par des trajets relativement courts, généralement au sein du quartier de résidence et leur « alternance » est avant tout mise en place afin d'améliorer les conditions de déplacement et non pas de répondre à de réelles difficultés de mobilité.

Au total, les personnes âgées enquêtées privilégient la marche à pied et les transports individuels dans leurs mobilités quotidiennes. On remarque alors que les aînés, lorsqu'ils ont le choix, cherchent à préserver leur autonomie, ou du moins à assurer des mobilités qui leur conviennent en termes de coût, de temps, de confort et de sécurité. Dans le cas contraire, un certain nombre de déplacements peuvent diminuer voire être supprimés. Nous allons voir dans la section suivante que ce sont généralement les déplacements les plus lointains qui font l'objet de fortes contraintes et qui, par conséquent, diminuent avec l'avancée en âge.

b) L'évitement des mobilités lointaines, un moyen de préserver son autonomie

La dégradation de l'état de santé et la perte progressive de l'autonomie chez les personnes âgées entraînent de plus grandes difficultés à se déplacer au quotidien, notamment pour les déplacements lointains. En effet, sur 51 personnes âgées enquêtées, 21 ont précisé qu'elles étaient obligées d'être accompagnées d'une autre personne dès lors qu'elles devaient emprunter un moyen de transport pour se déplacer. Or comme on vient de l'évoquer, les modes de déplacement autres que la marche à pied sont davantage utilisés pour se rendre à l'extérieur du quartier. Ainsi, les mobilités de plus longue distance entraînent des situations plus fréquentes de dépendance vis-à-vis d'un accompagnateur. Sortir du quartier de résidence

implique donc toute une organisation, ce qui suppose des sorties programmées à l'avance. Donner priorité aux mobilités de proximité permet donc de préserver, pour certains enquêtés, leur indépendance et autonomie. Les déplacements réalisés à pied octroient aux habitants une certaine liberté de leurs allées et venues ainsi qu'une flexibilité dans leur vie quotidienne. Lorsque l'accès aux transports motorisés (bus, voiture, taxi) est compromis quelle qu'en soit la raison (limitation économique, état de santé, absence d'un accompagnement disponible, etc.), les enquêtés privilégient les déplacements de courte distance. De plus, la présence de membres de la famille dans le quartier constitue un soutien potentiel, rassurant pour les personnes âgées. La famille peut par exemple assurer l'accompagnement des aînés lors des achats dans le quartier, ou encore les aider à réaliser les tâches domestiques dans leur logement. Il est en effet plus aisé de solliciter son entourage lorsqu'il réside à proximité que lorsqu'il habite loin. Se faire accompagner par une autre 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). Le Breton (2005 :107) évoque la notion de « *mobilité sous astreinte* », dès lors que les habitants doivent bouleverser leur organisation quotidienne en ayant « *recours à un réseau social ou à une organisation préalable d'un point de vue économique, par exemple, afin de pallier les coûts que cette mobilité engendrerait* ». Les résultats de l'enquête témoignent d'ailleurs que les accompagnements réalisés en dehors du quartier sont le plus souvent pris en charge par des membres de la famille, notamment par les enfants et les petits-enfants. L'entraide entre voisins est plus rare. Elle se limite à l'intérieur des zones pauvres, dans l'environnement le plus proche. S'éloigner du lieu de résidence revient alors à renoncer à une partie des ressources (les voisins) que les habitants bénéficient sur place (Fol, 2010).

Par ailleurs, les transports collectifs offrent un service de qualité médiocre aux usagers, notamment pour les personnes âgées : hauteur de marche trop importante pour monter dans le bus, nombreux détours qui allongent le temps des trajets, bus surchargés aux heures de pointe, irrespect de certains chauffeurs de bus, conduites trop rapides, incivilité de certains passagers, etc. Ces inconvénients sont une source d'anxiété pour les personnes âgées et les dissuadent souvent d'utiliser ce type de transport. Pourtant, certains enquêtés, notamment les femmes, souhaiteraient sortir davantage en dehors de leur quartier de résidence afin de réaliser des activités de loisirs :

« Prendre le bus entre 6h du matin et midi c'est pénible parce qu'il arrive trop rempli...le rush c'est de 6h à 9h du matin après ça va un peu mieux... mais après à 16h ça recommence et là on est tous serrés comme des sardines dans le bus ! [...] avant j'allais souvent en ville, au marché São João ou me promener, c'était sympa... mais maintenant c'est trop compliqué avec le bus, j'y vais uniquement quand c'est le groupe du troisième âge qui organise les sorties » (Nina, 72 ans)

Les enquêtés qui intègrent la vie associative du quartier soulignent en effet tout l'intérêt qu'ils portent aux sorties organisées en dehors du quartier par le groupe. Ces dernières sont

fortement valorisées par les personnes âgées, lorsque le transport est pris en charge par les associations et assurent ainsi l'aller-retour depuis le lieu de résidence jusqu'au lieu de visite. Dans le cas contraire, se rendre seul dans d'autres quartiers incite la plupart des enquêtés à rester chez eux plutôt que de « prendre un risque » dans les transports et dans des quartiers inconnus. Les différents témoignages soulignent que c'est le retour qui est le plus appréhendé par les aînés.

La pénibilité de certaines mobilités favorise ainsi des réductions volontaires des déplacements qui supposent la mise en place de tactiques alternatives chez les personnes âgées enquêtées, telles que les délégations de mobilité.

c) Les réductions de mobilité : les pratiques de délégation de mobilité

Alors que les enquêtés tendent à limiter la pénibilité des déplacements lorsqu'ils sortent du domicile, certains enquêtés réduisent volontairement le nombre de déplacements en développant des tactiques qui leur permettent 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. Cette « délégation » de mobilité consiste donc à solliciter une autre personne ou un service (notamment les services de livraison à domicile) qui réalise des mobilités à leur place.

Ainsi, les enquêtés confient fréquemment des tâches à leurs proches, souvent des membres de la famille et notamment les enfants, qui impliquent des déplacements ponctuels pour des achats ou des démarches administratives (paiement des factures, poster du courrier, retrait des pensions, retraites ou bénéfices, etc.). Les personnes âgées utilisent également les services informels de proximité à travers les livraisons à domicile proposées par les marchands ambulants ou le chargement des courses assuré par les adolescents attendant à la sortie des commerces (Photographie 14).

Photographie 14. Livreur de marchandises à Brasilit - Recife, 2013



Auteur : Pamela Quiroga

Les proches équipés d'une automobile sont souvent sollicités pour réaliser des déplacements lointains ou pour assurer les courses du mois. Ces mobilités « déléguées » sont principalement réalisées par les enfants ou les petits-enfants des enquêtés bien que le rôle des voisins soit également important dans les situations d'entraide :

« Je suis allé une seule fois à l'atacadão [un supermarché], mais je n'ai pas aimé y aller à cause de la chaleur, du monde... on commence à stresser, alors je dis non, « maintenant c'est toi qui y va toute seule [la fille de l'enquêtée] ! Quand elle n'y va pas toute seule, elle y va avec mon petit-fils... » (Mira, 70 ans, Vila Arraes) ;

« J'achetais chez Araujo [un supermarché], j'achetais au marché São José [dans le centre-ville], j'achetais en dehors du quartier... j'achetais dans le quartier Nations Unies... je connais tous les coins dans le centre... mais maintenant je ne peux plus y aller... 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! » (Almira, 80 ans, Vila Arraes)

“Moi j'achete là-bas, pas loin [...] mais quand je ne peux pas y aller, j'envoie quelqu'un... “Viens ici mon petit, va acheter ça pour moi” [...] Je demande au petit d'à côté ou alors à

n'importe qui! On se connaît tous par ici, tout le monde m'appelle Vo⁴⁷...” (Livia, 93 ans, Brasilit).

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 les conditions 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 Tatiany (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... Si j'achète des bouteilles ça devient lourd, si j'achète des pommes de terre ça devient lourd, donc je suis obligée d'y aller deux fois...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... » (Tatiany)

Les mobilités “par procuration”, pour reprendre l'expression de Bony (2013), sont indispensables pour les personnes âgées souffrant de grandes difficultés à se déplacer sans un équipement adapté (chaise roulante, canne, déambulateur, etc.) ou sans l'aide d'une autre personne. Leur immobilité implique une dépendance vis-à-vis de leur entourage et on observe alors deux tendances dans l'enquête.

La première correspond aux aînés qui malgré leur handicap continuent d'avoir un rôle décisionnel important et délèguent volontairement leurs mobilités en fonction de leurs besoins. En ce sens, les proches des enquêtés peuvent réaliser différentes démarches à leur place: payer les factures d'eau ou d'électricité, acheter des médicaments, faire les courses, réaliser des réclamations, etc. Les effets de ces délégations sont multiples pour les personnes âgées: elles les positionnent tout d'abord dans une posture active vis-à-vis de leur entourage, par des prises de décisions qui déclenchent une action de leurs proches. Ce rôle leur confère un sentiment d'utilité, malgré la perte de certaines facultés, et joue en faveur d'une valorisation personnelle de soi-même. Ce résultat a déjà été constaté dans les travaux de Bony (2013) qui, en se penchant sur l'univers carcéral, a observé que les détenus ayant un soutien des proches “à l'extérieur”, en sollicitant des biens matériels par exemple (vêtements,

⁴⁷ Un diminutif pour « grand-mère ».

téléphone portable, etc.), donc en déléguant leurs mobilités, acquièrent “[...] le respect et l’estime des autres détenus car être “assisté” par ses proches c’est “être quelqu’un”” (p. 133). Par ailleurs, les enquêtés qui bénéficient d’un soutien peuvent satisfaire leurs besoins quotidiens, ce qui leur octroie une certaine qualité de vie, un confort dont ils détiennent (en partie) l’emprise.

A l’opposé, une partie des enquêtés “immobiles” ne délèguent pas volontairement leurs mobilités à leurs proches mais ce sont ces derniers qui par initiative personnelle, se chargent de réaliser des déplacements à leur place. C’est notamment le cas pour les personnes âgées qui connaissent une surprotection de la famille. Cette dernière assure les achats alimentaires des aînés et les démarches administratives en développant des formes d’assistanat excessives. C’est le cas pour Almira (Vila Arraes) qui malgré son avancée en âge (80 ans), est en bonne santé et n’éprouve pas de difficultés majeures pour se déplacer:

“Celle qui s’occupe de tout c’est ma fille, elle fait les courses, elle fait tout pour moi! Moi je ne fais que dormir ici! [...] je ne fais rien, je reste à la maison”. Cette situation ne semble pas gêner l’enquêtée qui est désormais habituée à recevoir une assistance permanente de la part de ses enfants: “Je veux juste vivre sans tomber malade... j’ai mon lit pour dormir, qu’est-ce que je voudrais de plus?”

D’autres mobilités assurées à la place des aînés se réalisent par défaut, lorsque, malgré leur volonté de sortir, l’état de santé de ces derniers ne leur permet pas de se déplacer. Dans ce cas, les délégations de mobilités ne sont pas le résultat d’une demande de la part des enquêtés mais plutôt d’une initiative des membres de la famille:

“Je suis endettée maintenant à cause d’elle [sa fille], comme je te l’ai déjà dit... elle s’est endettée mais elle travaillait à ce moment là et puis elle s’est retrouvée au chômage et du coup c’est moi qui paye puisque c’est elle qui gère mon argent [...] C’est elle qui encaisse ma retraite... mais je trouve ça mieux parce que je suis fatiguée, je me sens malade et je ne peux pas y aller, alors je trouve ça bien qu’elle y aille » (Simone, 65 ans, Brasilit).

Déclenchées volontairement ou pas, les délégations de mobilité permettent d’identifier des inégalités dans les pratiques de mobilité ou d’immobilité. Deux paramètres sont alors déterminants : la famille et les revenus. En effet, les habitants qui souhaitent déléguer leurs mobilités dans le but de réduire leurs déplacements ont recours au moins à un des deux paramètres. Tous les enquêtés ne disposent pourtant pas des mêmes ressources familiales et économiques. Bien que dans certains cas, la délégation de mobilité soit à l’initiative de l’entourage des enquêtés, en général ces derniers n’y voient pas d’inconvénient majeur, au contraire ils voient dans ces formes d’assistance un moyen de préserver leur état de santé. Le soutien de la famille est donc essentiel dans l’amélioration des conditions de vie des aînés et constitue le principal facteur des inégalités dans les situations d’immobilité.

6.2. L'espace de proximité au cœur des mobilités

Si la réduction des mobilités dans l'ensemble de la ville constitue une réalité au troisième âge, les mobilités à proximité du domicile restent intenses, et jouent un rôle très important dans la vie quotidienne des personnes âgées. Les différents espaces fréquentés méritent une attention particulière car les mobilités observées ne s'étendent pas sur l'ensemble du quartier mais se regroupent majoritairement dans l'environnement immédiat du lieu de résidence. La présence ou l'absence de ressources dans cet espace de proximité permet d'expliquer des inégalités de mobilités constatées entre les différentes zones d'étude. L'observation des pratiques de mobilités ne peut bien sûr pas se limiter aux échelles des découpages administratifs de la ville ; elle doit se pencher sur les espaces qui sont effectivement fréquentés par les personnes âgées. En tenant compte de leurs mobilités réelles, qui sont circonscrites dans un « espace de proximité », il nous a semblé essentiel d'observer les pratiques de mobilité qui se réalisent dans ces espaces réduits. En géographie, selon Vant (1998), la notion de proximité a connu une évolution sémantique: au début du XX^{ème} siècle la proximité était associée au caractère semblable de certains espaces qui formaient une continuité sur le territoire et pouvaient ainsi orienter les découpages politico-administratifs d'une ville par exemple. Plus tard, les dynamiques d'échanges (géographie économique) et les effets des distances sur les relations sociales (géographie des armatures spatiales) ont été pris en compte dans la définition de la proximité. Puis, un nouveau facteur est venu progressivement enrichir et complexifier la notion de proximité : les représentations. Comme le souligne Vant (1998 :105) « [...] *les itinéraires ne sont pas dictés par un calcul rationnel des distances métriques, des distances-temps, des distances-coûts, mais par des considérations mentales qui font qu'une extrémité de trajet peut être proche à l'aller et éloignée au retour ou inversement, et que la proximité diminue chaque fois qu'un parcours traverse une barrière révélant moins un obstacle géographique qu'un contenu psychologique [...] La proximité spatiale n'est donc ni l'indicateur, ni le garant de la proximité sociale et culturelle* » et, par conséquent, la notion de proximité change en fonction du contexte auquel on se réfère. La proximité spatiale ne favorise donc pas toujours les interactions sociales dès lors qu'elle est subie ou rejetée.

Il s'agira dans cette section d'identifier tout d'abord les traits caractéristiques des espaces fréquentés par les individus, afin de saisir les rapports existants entre les besoins des habitants et l'offre d'aménités présentes sur le territoire. Nous proposerons ensuite de définir le ou les espaces de proximité à travers les pratiques de mobilité quotidienne des habitants en soulevant ainsi les inégalités entre les trois zones d'étude.

6.2.1. L'espace de proximité comme ressource

Le quartier et les espaces proches du domicile sont les espaces les plus fréquentés par les personnes âgées et constituent une réelle ressource dans leur quotidien. Cette ressource territoriale renvoie à des éléments à la fois matériels (équipements, infrastructures, services, commerces, etc.), humains (la famille, et les réseaux sociaux que sont les associations, les groupes religieux, etc.) et symboliques (attachement et bien-être).

a) Les ressources matérielles

Dans le cadre de notre recherche, les trois terrains d'enquêtes sont des zones urbaines à caractère mixte, regroupant des logements, des commerces et des services. Les habitants bénéficient ainsi sur place de commerces petits et moyens, de postes de santé et des transports en commun à proximité du lieu de résidence. La présence d'un choix diversifié de ressources matérielles est notamment liée au développement du secteur informel dans les zones de Vila Arraes et Brasilit. En revanche, la présence moins importante de services et commerces au sein de l'ensemble Cordeiro, dont les caractéristiques urbanistiques et architecturales ne sont pas propices au développement d'activités informelles (cf. chapitre 4), oblige les habitants à parcourir des distances plus importantes à pied, comme nous le verrons plus bas.

En ce sens, la plupart des enquêtés disent ne pas avoir de difficultés majeures pour satisfaire leurs principaux besoins quotidiens dans leur quartier (approvisionnement alimentaire, médecine généraliste, etc.). Pour d'autres, bien que les ressources se trouvent à quelques centaines de mètres de chez eux, les courtes distances réalisées à pied signifient pourtant un réel effort : *« Pour prendre le bus je dois marcher jusqu'à l'avenue [300 mètres], il y a une petite montée mais j'ai quand même du mal parfois, c'est un peu loin »* (Simone, 65 ans, Brasilit). Pour Simone, les sorties à pied en dehors de la zone de Brasilit constituent une difficulté importante. Ainsi, les enquêtés qui connaissent des dégradations de leur état de santé privilégient davantage les commerces et services au sein même de la zone pauvre, bien que ces derniers soient souvent moins diversifiés que ceux qui se trouvent à quelques centaines de mètres plus loin :

« Je donne de l'argent à mon fils pour qu'il aille acheter au supermarché plus loin parce que moi je ne peux plus trop marcher [...] maintenant je préfère aller dans les petits commerces d'ici, dans l'autre rue » (Julião, 65 ans, Brasilit) ;

« Moi je ne sors que d'ici jusqu'à la rue un peu plus loin là-bas...j'ai des problèmes de santé alors quand il faut prendre le bus pour aller ailleurs je dois être accompagné donc c'est plus compliqué ! Si je peux rester dans le coin c'est mieux » (Joãozinho, 68 ans, Vila Arraes)

Si l'on compare les pratiques de mobilité dans les trois zones d'étude, on remarque que les habitants de Brasilit, les mieux desservis en termes de commerces, de services et de transports, réalisent les mobilités les plus courtes, concentrées à des distances très réduites du domicile, souvent au sein même de la zone pauvre. A l'opposé, les mobilités des habitants de Cordeiro se font à l'extérieur du *Conjunto* et nécessitent de parcourir une distance plus importante pour accéder aux différents services (grandes surfaces commerciales, lieux de culte, etc.). Les mobilités des habitants de Vila Arraes, quant à elles peuvent se mesurer en fonction des motifs de déplacement : les mobilités liées à la santé sont plus éloignées du lieu de résidence en raison de l'absence de poste de santé sur place, et d'autre part Vila Arraes contient un nombre réduit de petits commerces (contrairement à Brasilit) ; les habitants étant

obligés de se rendre à l'extérieur, tout en cherchant à minimiser les distances depuis le domicile.

b) Le capital social

Les ressources humaines sont, elles aussi, souvent présentes dans l'espace de proximité, notamment pour les zones Brasilit et Vila Arraes ; Sur les 51 personnes enquêtées, 37 au moins ont un parent qui réside dans le même quartier et 27 côtoient des associations ou des groupes religieux dans leur quartier. La ressource familiale n'est pas à proprement parler une ressource du quartier, car elle dépend de la parentèle de chaque habitant mais il est fondamental de l'aborder ici puisque la présence ou non de parents à proximité du domicile constitue un élément important dans les inégalités de mobilité.

En répondant à la question : « comment trouvez-vous votre quartier ? », la plupart des enquêtés associent leur jugement (positif ou négatif) aux relations qu'ils entretiennent avec le voisinage. Les enquêtés de l'ensemble Cordeiro se sont montrés particulièrement critiques vis-à-vis de leur quartier de résidence, déplorant notamment l'absence de membres de leur famille au sein de l'ensemble ainsi que d'une « vie de quartier ».

Par ailleurs, la présence d'un ou plusieurs membres de la famille à proximité joue un rôle fondamental dans l'ancrage des personnes âgées sur le lieu de résidence. Dans le contexte français, ce constat a déjà été dressé par Fol (2010), qui observe un ancrage local fort chez les classes sociales les plus démunies lorsque la famille réside à proximité. Les liens familiaux construits autour du lieu de résidence contribuent fortement à l'attachement porté aux espaces. Selon le même auteur, cette tendance est particulièrement présente dans les quartiers les plus pauvres où l'entraide familiale et de voisinage est la plus forte. La présence de parents à proximité augmente par exemple les mobilités liées aux visites familiales au sein du quartier.

La présence de réseaux familiaux et relationnels dans le quartier représente une aide potentielle dans la réalisation des mobilités quotidiennes des personnes âgées et ils représentent également un facteur important dans les formes d'ancrage et dans le bien-être des individus, comme nous l'évoquerons plus loin.

c) Environnement de proximité et bien-être

L'environnement résidentiel des personnes âgées, dans ses différentes échelles (le quartier, la zone pauvre ou le logement) est souvent évoqué, dans les entretiens, comme une source de bien-être pour la plupart des enquêtés. Selon Montulet (2004), cette population ferait partie de ce que l'auteur appelle les « sédentaires », ancrés dans un espace de proximité qui leur confère un sentiment de bien-être : « [...] ce qui est essentiel pour ces personnes, c'est le sentiment de sécurité que procurent l'habitude et la régularité. Pas question d'imaginer une multi-modalité flexible qui accentuerait l'insécurité. Inversement, quand le sédentaire quitte son espace de référence, l'insécurité est ostensible. Il n'y a plus de maîtrise de l'espace, ni de maîtrise de l'espace propre au mode de transport. » (Montulet, 2004 : 54). Ainsi, la familiarité et l'attachement qu'entretiennent les enquêtés avec leur entourage et l'espace de

proximité renforcent leur ancrage sur le lieu de résidence, comme nous l'aborderons dans la section 6.3. Les habitants de Vila Arraes et Brasilit maintiennent ainsi des liens affectifs forts avec le voisinage et leur résidence, dont la construction a parfois été réalisée avec l'aide des voisins.

Enfin, l'observation des mobilités quotidiennes des personnes âgées nous informe à la fois sur leurs pratiques mais également sur les caractéristiques de l'espace de proximité. Les commerces, les services, les lieux de culte mais aussi les réseaux sociaux à proximité du domicile constituent des facteurs de mobilité à courte distance. Afin de saisir les inégalités de mobilité entre les zones d'études sélectionnées nous proposons donc, dans la section suivante, de nous intéresser aux espaces de proximité formés par les pratiques de mobilité des habitants de chaque zone.

6.2.2. *La définition des espaces de proximité à travers les pratiques pédestres des personnes enquêtées*

La notion d' « espace de proximité » a fait l'objet, depuis les années 1990, de nombreuses recherches interdisciplinaires. Economistes, sociologues ou encore géographes se sont donc penchés sur ces espaces dont les contours relevaient en partie de représentations subjectives. Qu'elle soit sociale, économique ou encore symbolique, la définition de la proximité dans chacune des disciplines s'est construite à partir de l'analyse des différentes pratiques territoriales. Ainsi les distances qui séparent les individus de leurs activités, le lien existant entre les deux éléments, les relations entretenues entre habitants ou encore les formes d'attachement au territoire sont autant de sujets à travers lesquels la définition des espaces de proximité s'est peu à peu esquissée (Bellet et al., 1998). Nous intégrons ici les espaces de proximité dans l' « espace vécu » des habitants, défini par Frémont (cité par Paulet, 2005) comme étant l'articulation entre les espaces fréquentés par les individus qui forment l' « espace de vie » et les espaces où se produisent des interrelations entre les habitants qui renvoient à l' « espace social » (Armand Frémont, cité par Paulet, 2005). L' « espace vécu » serait, *in fine*, « la relation existentielle, forcément subjective, que l'individu socialisé, seul ou collectivement, établit avec la terre et avec ses lieux » (Di Méo, 1999 :76).

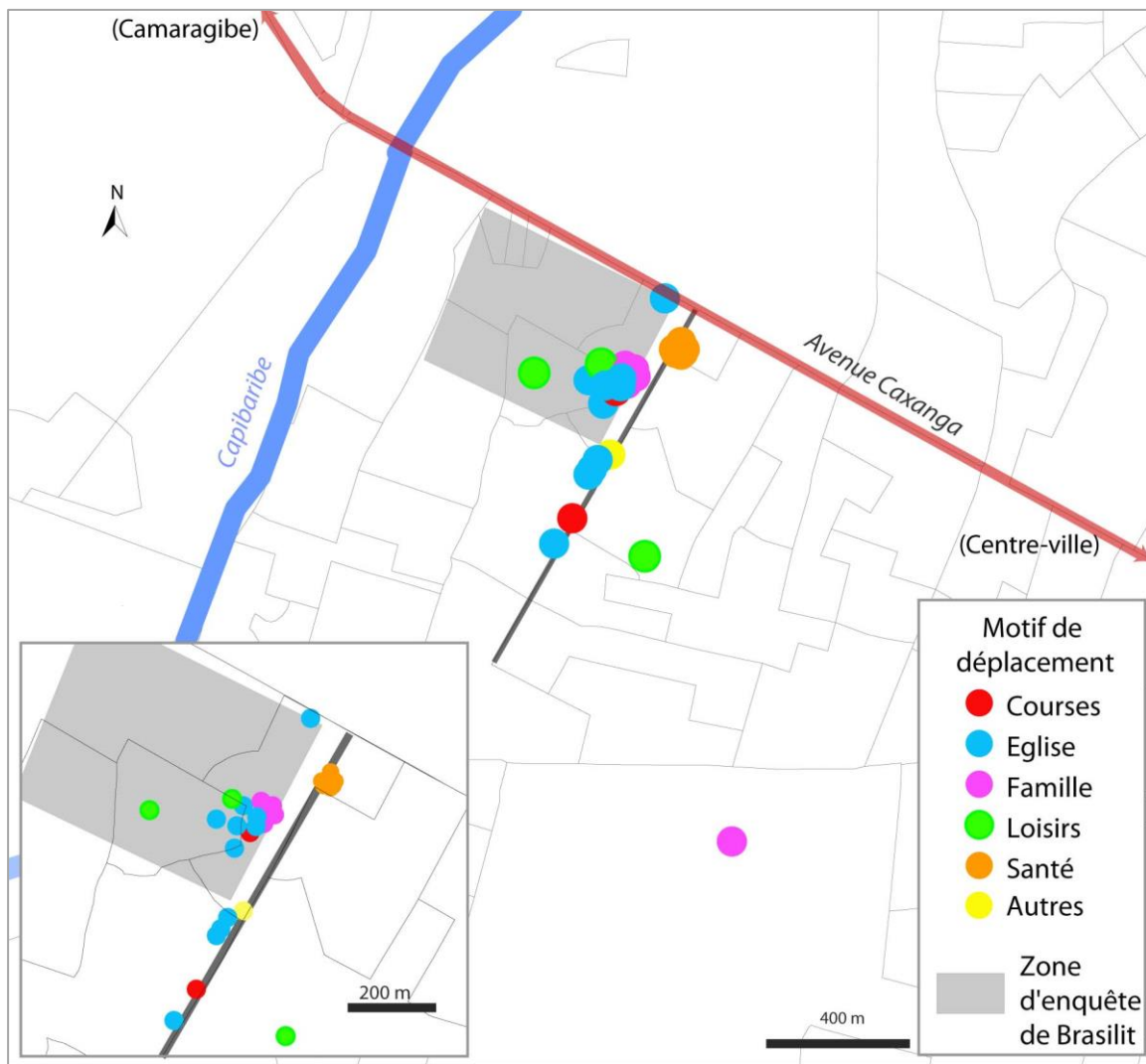
Dans le but d'identifier, parmi les trois zones d'étude, les inégalités dans la mobilité à proximité du domicile, il nous a semblé cohérent de définir les espaces de proximité à travers les pratiques des individus enquêtés. Guérin-Pace (2003/2004), propose de définir l'espace de proximité à partir des pratiques pédestre des habitants autour de leur logement. L'analyse des pratiques pédestres serait pertinente car celles-ci maintiennent une continuité dans l'espace et indiquent les distances moyennes parcourues par les habitants. L'intérêt de cette démarche repose sur l'observation des pratiques simples, les déplacements à pied des personnes âgées à partir du lieu de résidence. Les lieux fréquentés ont été localisés sur une carte, par motif de déplacement et pour chaque zone d'étude (Figures 38, 39 et 40). Nous avons ainsi répertorié 83 lieux fréquentés à pied, dont 34 pour les habitants de Vila Arraes, 32 pour ceux de Brasilit et 17 pour les résidents de Cordeiro, afin de délimiter les espaces de proximité.

Tout d'abord, il semble intéressant d'observer les distances parcourues à pied selon le lieu de résidence des enquêtés. Elles dépendent essentiellement de la localisation des commerces et services présents sur le territoire et non pas de choix préférentiels entre tel ou tel établissement. En considérant Brasilit et Vila Arraes, bien qu'elles se situent seulement à un kilomètre l'une de l'autre, les lieux fréquentés par leurs habitants varient de façon importante d'une zone à l'autre. Ainsi, les habitants de Vila Arraes doivent se rendre au poste de santé d'un quartier voisin, distant de 1,5km. Ils expriment souvent un sentiment d'isolement, d'éloignement vis-à-vis des services médicaux ainsi que des arrêts de bus qui conditionnent l'accès à l'ensemble de leur quartier tout comme au reste de la ville. Ils doivent parcourir au moins 200m avant d'arriver à l'arrêt de bus le plus proche, contrairement aux habitants de Brasilit qui sont près de différents arrêts de bus desservis par plusieurs lignes. Or, d'après une enquête menée par l'IBGE en 2005, on sait que 22,7% des personnes de 60 ans et plus déclarent avoir des difficultés à se déplacer à pied sur une distance d'environ 100 mètres⁴⁸. Ainsi, dès lors que l'objectif à atteindre requiert une distance à pied de plus de 100 mètres, les personnes âgées de condition physique fragile sont pénalisés. Toutefois, cette contrainte ne semble pas affecter les déplacements des enquêtés capables de parcourir cette distance à pied, certes avec plus de difficultés qu'à leur jeune âge.

Comme le montrent les Figures 38 et 39, à Brasilit et Vila Arraes les lieux fréquentés à pied qui délimitent les espaces de proximité des habitants sont contenus pour l'essentiel au sein même de la zone d'étude. A Cordeiro, en revanche (Figure 40), les lieux fréquentés par les habitants sont plus dispersés sur le territoire et se concentrent davantage au long de l'avenue Caxanga, où se concentrent la plupart des commerces et services, au-delà de la zone d'étude. L'espace de proximité des deux premières zones s'identifie par une forme circulaire, conformément au modèle identifié par Guérin-Pace (2003 et 2004), et les destinations répertoriées suggèrent une certaine continuité dans l'espace. Inversement, les lieux fréquentés par les habitants de Cordeiro reflètent une dispersion importante entre les différents points de destination qui forment un espace linéaire, au long de l'avenue Caxanga. Cette absence de continuité induit une fragmentation de l'espace, avec d'une part des mobilités au sein même de la zone d'étude et d'autre part des déplacements à plus de 400 mètres de distance, contrairement à Vila Arraes et Brasilit où la plupart des lieux fréquentés par les habitants de se situent à moins de 400 mètres.

⁴⁸ PNAD (*Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios*) – IBGE - 2003

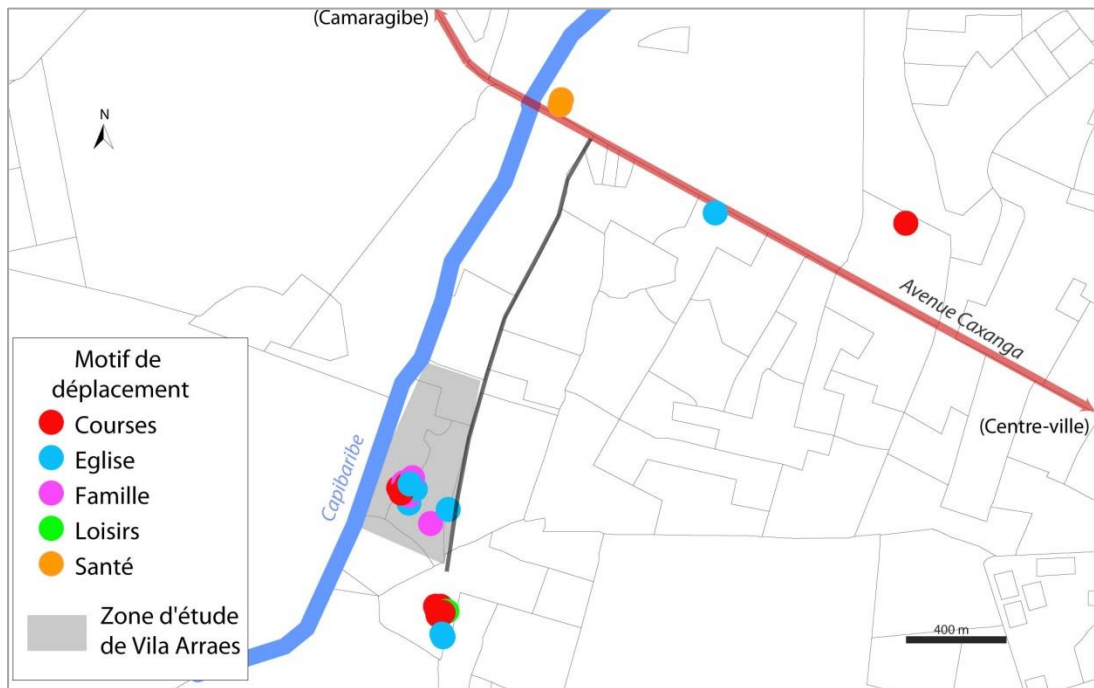
Figure 38. Les lieux fréquentés à pied par les personnes âgées résidant à Brasilit – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

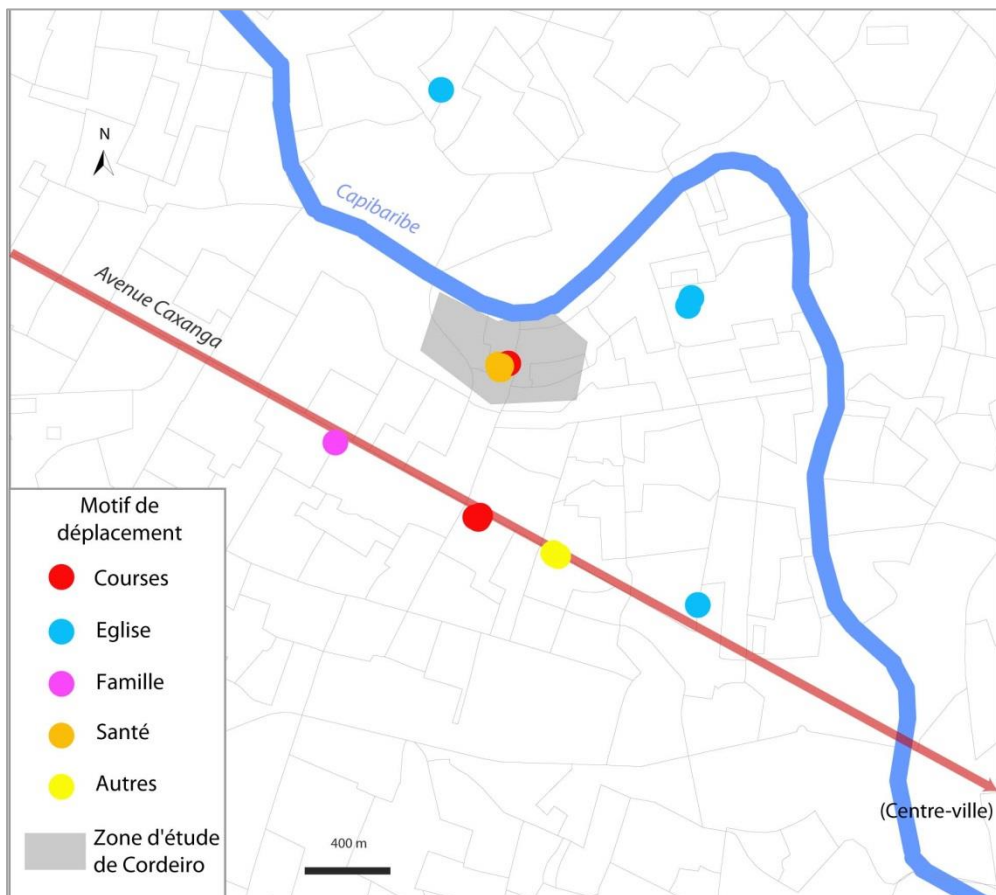
Figure 39. Les lieux fréquentés à pied par les personnes âgées résidant à Vila Arraes – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation: Pamela Quiroga

Figure 40. Les lieux fréquentés à pied par les personnes âgées résidant à Cordeiro – Recife, 2013

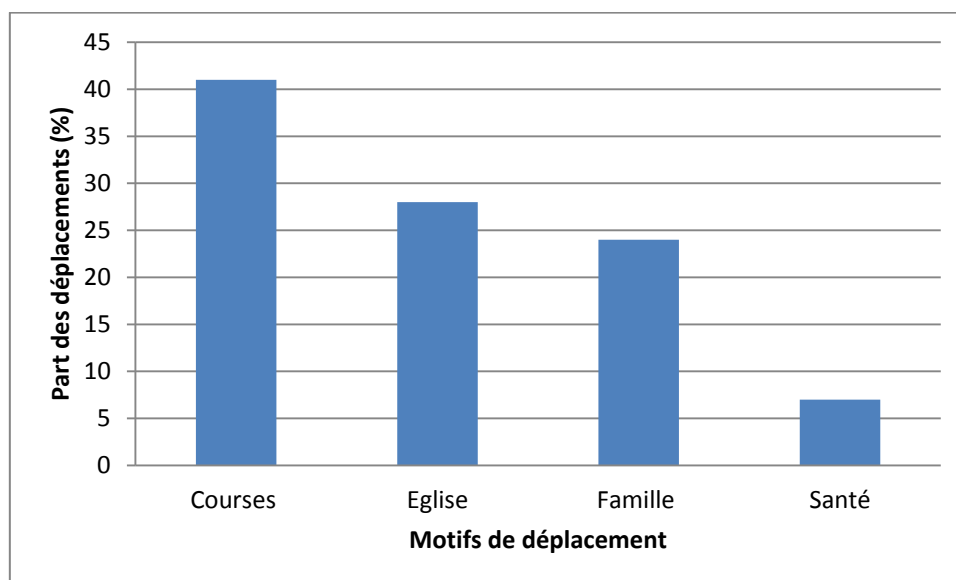


Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

En considérant maintenant les motifs des déplacements à pied, on enregistre plus de mobilités liées au motif « courses » et « église », comme le montre la Figure 41. Les déplacements à pied vers les lieux de culte sont ceux qui s'éloignent le plus du lieu de résidence : on observe des lieux fréquentés à pied peuvent se situer à plus de 400 mètres du logement pour ce motif.

Figure 41. Part des déplacements pédestres par motif de déplacement – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

La part importante des déplacements réalisées à pied pour les pratiques religieuses peut s'expliquer par le fait que les individus ne peuvent déléguer les déplacements liés à l'église, contrairement aux motifs « courses » ou encore « santé » (lorsqu'il s'agit d'acheter des médicaments ou prendre un rendez-vous chez le médecin par exemple)

Les mobilités pédestres des enquêtés tournent donc majoritairement à moins de 400 mètres du lieu de résidence car aucun lieu fréquenté n'a été répertorié au-delà de 2,5 kms lors de notre enquête. Par conséquent les espaces de proximité des personnes âgées, délimités par la marche à pied, s'étendent sur des espaces très restreints.

6.3. Les formes d'ancrage territorial, les représentations sociales et les mobilités dans les espaces réduits

Les travaux sur les pratiques de mobilité convergent sur un point : la sédentarisation des pauvres autour du lieu de résidence tend à favoriser une stagnation sociale voire à détériorer les conditions de vie de ces habitants (Bacqué, Fol, 2007). L'immobilité serait alors négative pour les individus et renforcerait les effets de la ségrégation, déjà fortes sur le territoire métropolitain de Recife. Pourtant, ce qui s'apparente à un « repli » sur le lieu de résidence correspond souvent à des pratiques assumées de la part les habitants qui le décrivent comme un élément de confort et de bien-être dans leur vie quotidienne. C'est à travers l'observation des différentes pratiques quotidiennes réalisées sur le territoire local que nous saisissons l'importance des espaces de proximité pour les habitants ; une importance qui dépasse la

dimension fonctionnelle des lieux et qui se construit à partir du degré d'attachement et des représentations que les individus se font de leur espace de vie. A partir de ce constat nous exposerons, dans la présente section, l'importance des formes d'ancrage territorial et des représentations sociales pour comprendre les pratiques de mobilité quotidienne centrées sur des espaces réduits, à proximité du lieu de résidence.

6.3.1. *L'ancrage territorial : un investissement local ?*

Les résultats exposés dans la deuxième partie de la thèse montrent des modes de vies centrés essentiellement autour de la résidence, à l'intérieur de la zone d'étude ou du quartier qui l'entoure. Les entretiens révèlent de surcroît qu'il existe une réelle volonté de s'investir localement, de s'ancrer durablement dans un logement et de valoriser la vie de quartier. La réduction des mobilités chez les personnes âgées peut être issue d'un choix de vie mais elle peut aussi être le résultat des difficultés éprouvées face à l'accès à la mobilité, notamment pour se rendre dans d'autres quartiers de la ville. Certains auteurs s'accordent alors à dire qu'il n'est pas aisé de distinguer l'« ancrage » – perçu comme l'identité que procure le territoire aux habitants, pour qui l'attachement au lieu de résidence, au quartier ou encore à la ville reste essentiel dans leur parcours de vie – de l'assignation au territoire (Fol, 2009). Pour Montulet (1998 : 169), l'ancrage est en lien étroit avec l'« espace d'à côté » qui représentent pour les habitants un lieu familier *« résultant d'une sensibilité à une esthétique topographique, à une « ambiance » ou encore, à la localisation d'un souvenir propre à un moment important de la vie »*.

Les lieux d'ancrage territorial provoquent chez les habitants un sentiment de sécurité, de bien être, qui se construit progressivement à travers l'interconnaissance sociale et le rapport de familiarité avec l'environnement le plus proche. L'attachement à un territoire peut ainsi être étroitement lié aux fortes relations entretenues avec le voisinage, principalement avec la famille. Les individus tendent donc à demeurer ou à s'installer près du lieu de résidence d'un ou plusieurs membres de la famille en évitant à tout prix l'éloignement géographique de leurs accompagnants potentiels. Coutard, Dupuy et Fol (2002) observent qu'en région parisienne, les ménages les plus pauvres sont réticents à l'idée de déménager et la plupart de leurs mobilités quotidiennes se déploient sur un rayon réduit autour du lieu de résidence.

Plusieurs échelles peuvent être considérées dans l'identification des lieux d'ancrage : l'échelle des espaces de proximité où les habitants créent des liens importants avec leur entourage et où ils côtoient des lieux qui leur sont familiers. L'échelle du logement est également évoquée par certains auteurs comme créatrice d'un sentiment d'appropriation qui serait, en partie, à l'origine de la construction de l'identité des individus et qui ferait donc partie intégrante de leur histoire de vie. Dans le contexte chilien, Lazo (2012) insiste sur le fait que l'accès à la propriété renforcerait l'attachement, l'ancrage des habitants sur le logement. Ce postulat se vérifierait d'autant plus lorsque, pour les populations les plus démunies, l'accès à la propriété s'est accompagné de l'auto-construction du logement et d'une organisation de l'espace de proximité bâtie à partir d'un effort collectif. En ce sens, les habitants des zones pauvres de

Recife ont progressivement alimenté leur « dépendance du local » (ibidem) en voyant se développer, via le secteur informel, les services et les commerces indispensables dans la vie de tous les jours, comme le montre la Photographie 15.

Photographie 15. Vue du petit commerce informel au sein du quartier Brasilit – Recife, 2013



Auteur : Pamela Quiroga

Les stratégies développées par les habitants, entre ceux qui « produisent » des aménités (les commerçants, les livreurs, etc.) et ceux qui les sollicitent, dénotent une réelle volonté de s'investir dans l'environnement immédiat plutôt que de se déplacer en dehors du quartier de résidence.

L'ancrage résidentiel, défini à travers le degré d'attachement des individus à leur lieu de résidence (domicile et environnement proche) peut se distinguer en tenant compte de trois dimensions : les relations sociales construites dans le quartier, les modes de vie des habitants et l'« ambiance » du quartier. A travers notre analyse, nous avons pu par ailleurs identifier que les formes d'immobilités observées ne reposent pas uniquement sur un attachement fort au quartier, elles renvoient aussi aux contraintes vécues par les habitants. Nous identifierons ainsi les inégalités de mobilité présentes à l'échelle du quartier et des espaces de proximité.

a) L'ancrage territorial différencié en fonction des relations entretenues avec le réseau social

Dans notre enquête, une majorité de discours sont focalisés sur les rapports entretenus avec le voisinage. La valorisation ou la dévalorisation du quartier est sensible aux relations que les individus ont nouées avec celui-ci. En effet, ce sont les personnes qui créent des liens étroits et quotidiens avec leur entourage qui présentent un plus fort ancrage au lieu de résidence et réalisent davantage de mobilités au sein du quartier qu'en dehors de celui-ci :

« *Mes voisins pour moi, c'est ma famille... moi j'aime tout le monde ici* » (Flora, 70 ans, Brasilit) ;

« *Ici il fait bon vivre, je m'entends bien avec tout le monde, je discute avec tout le monde, je connais tout le monde et tout le monde me connaît vous savez... moi je ne veux plus sortir d'ici, ici c'est trop bien !* » (Taciara, 81 ans, Brasilit) ;

« *Tout le monde me respecte ici, tout le monde m'aime bien ici [...] c'est pour ça que j'aime ce quartier* » (Camila, 62 ans, Brasilit).

Si certains enquêtés évoquent l'aide dont ils bénéficient de leur entourage, une large majorité des personnes âgées souligne avant tout l'importance des échanges quotidiens avec le voisinage : discuter dans la rue, plaisanter avec les voisins ou commerçants, prendre le café chez la famille ou les amis du quartier, échanger des idées, des conseils de tous les jours ou discuter des derniers commérages au sein de la communauté sont des pratiques courantes pour celles et ceux qui s'intègrent aisément dans leur entourage. Bien plus qu'un espace résidentiel, les zones pauvres de Recife, les « communautés », comme on les désigne couramment au Brésil, se caractérisent par une forte cohésion sociale, favorable à l'organisation et au bon fonctionnement de ce territoire en marge de la ville formelle. La participation de chaque famille et de chaque individu à la vie du quartier induit l'interconnaissance des voisins et créé, par conséquent, des relations importantes entre les individus. L'intégration des habitants dans le lieu de résidence dépend donc souvent du type de relations entretenu avec les membres de la communauté.

Inversement, les personnes âgées qui ont déclaré ne pas apprécier le quartier l'ont rarement justifié à travers des mauvaises ententes avec le voisinage ; seules 3 personnes sur 12 ont mis l'accent sur ce point. Carolina (60 ans, Vila Arraes), Aurora (75 ans, Cordeiro) et Osette (86 ans, Cordeiro) précisent qu'elles aimeraient vivre ailleurs en raison des altercations qu'elles connaissent avec le voisinage, notamment avec les plus jeunes : « *Ici, personne ne se respecte, il y a un total irrespect envers les gens, l'irrespect envers les personnes âgées... l'irrespect... alors chacun vit de son côté et que le reste fasse ce que bon lui chante...* » (Carolina). Les trois enquêtées précisent demeurer le plus clair de leur temps chez elles et leurs déplacements quotidiens sont motivés essentiellement par des besoins élémentaires (courses, démarches administratives, visites médicales) ou par des visites à la famille dans d'autres quartiers de la ville. Aucune activité de loisir n'est donc réalisée à proximité du

domicile. Pourtant, les individus qui éprouvent un malaise dans leur quartier de résidence n'ont que peu de possibilités d'en sortir : il s'agit ici d'une assignation sur le lieu de résidence clairement évoquée par ces femmes qui, malgré leur volonté de déménager, ne peuvent envisager un changement de résidence au vu de leur situation économique : *« j'aimerais beaucoup aller ailleurs, où il y aurait une meilleure ambiance...mais seulement voilà, je n'ai pas les moyens...[...] partir là-bas ou même ici, à un autre endroit du quartier, tout sauf ici... dans un endroit plus civilisé ! »* (Carolina, 60 ans, Vila Arraes).

Ainsi, les relations entretenues avec le voisinage déterminent en partie l'attachement au quartier, mais aussi les formes de repli dans le logement quand les relations avec les voisins sont mauvaises. Par ailleurs, d'autres facteurs importants, tels que les modes de vie et l'ambiance du quartier, peuvent justifier les pratiques de mobilité centrées dans le quartier de résidence ainsi que les inégalités observées entre individus.

b) L'importance des modes de vie, de la sécurité et de l'« ambiance » du quartier dans l'ancrage territorial

L'ancrage ou l'isolement des plus pauvres sont en partie liés aux modes de vie et « l'ambiance » des quartiers populaires. En raison de leur configuration sociale et spatiale, mais aussi des pratiques quotidiennes des habitants, les zones pauvres impliquent souvent des modes de vie fondés sur des codes communautaires forts qui peuvent varier pour chaque quartier. L'une des particularités des zones pauvres repose sur l'usage des espaces publics : les ruelles, les trottoirs ou encore les petites places sont souvent investis comme le prolongement des pratiques domestiques des habitants (Vidal, 1999). Ces derniers y étendent leur linge, installent des chaises dans la rue pour regarder les passants ou discuter avec les voisins, les plus jeunes les utilisent comme aire de jeux, etc (Photographies 16, a et b).

Photographie 1. a et b : Vue des relations de voisinage dans les ruelles de Brasilit – Recife, 2013



Auteur : Pamela Quiroga

Les habitants d'une zone pauvre cohabitent donc ensemble, une situation qui est valorisée par certains enquêtés, mais pas tous.

Les pratiques quotidiennes des habitants peuvent aussi varier en fonction de l'« ambiance » du quartier, un élément couramment évoqué lors des entretiens.

Nous proposons ici de définir l'ambiance du quartier en fonction des différents témoignages que nous avons collectés lors de notre enquête à Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro. Une ambiance est perçue par les habitants comme « agréable » quand l'environnement est calme, allègre, épargné par l'insécurité et les comportements déviants. Tout comme les réseaux

sociaux, les caractéristiques du logement et celles de l'environnement immédiat, l'ambiance du quartier joue un rôle important dans le bien être des habitants et dans l'attachement affectif accordé à cet espace. Elle peut, si elle est mauvaise, constituer un motif de déménagement ou au contraire générer des formes de repli à l'intérieur du logement. Les désagréments du quartier les plus évoqués sont liés au bruit et aux comportements déviants des habitants. Simone (65 ans, Brasilit) et Aurora (75 ans, Cordeiro) déplorent le bruit causé par leurs voisins qui les empêche de dormir ou de réaliser leurs activités au calme dans leur logement :

« Je n'aime pas vivre ici et d'ailleurs je pense en sortir bientôt...ici c'est le bazar tout le temps, les voisin du dessus crient sans cesse, beaucoup de gros mots, beaucoup de bruit... et à côté ils mettent la musique à fond jusqu'à l'aube ! » (Aurora) ;

« Juste à côté-là, le son est toujours branché ! Mon Dieu ! Le samedi c'est juste suffocant ici, le volume est fort ! Et ça commence dès le vendredi soir ! On est déjà vieux, malade et avec ça on est encore plus mal à l'aise...il n'y a personne qui puisse supporter un son aussi fort ! » (Simone).

Face à cette situation, les enquêtées ont une perception globalement négative du quartier et désirent le quitter, bien que leur situation actuelle ne leur permette pas d'envisager une mobilité résidentielle immédiate. Parallèlement, certains enquêtés sont sensibles aux comportements dits déviants des habitants dans les espaces publics : *« J'aimerais changer de quartier, dans un quartier plus tranquille où il n'y ait pas de jeunes qui boivent, qui fument de la drogue... c'est malsain et en plus ils fichent le bazar » (Norald, 65 ans, Brasilit) ;*

« Il y a beaucoup de gens qui n'ont pas de travail du coup ils ne font rien de leur journée, ils ne font que prendre de la drogue... ici la police vient tous les jours... et tous les jours ils fument de l'herbe... » (Aurora, 75 ans, Cordeiro) ;

« Avant, dans mon ancien logement, je dormais avec ma porte ouverte et ici on dort avec un cadenas et on se fait quand même cambrioler ! Ici y'a beaucoup de vols... là-bas je n'avais pas peur...ici il y a du bruit, rien ne marche, les gens balancent leurs poubelles par la fenêtre... » (Linda, 63 ans, Cordeiro).

Cet environnement « gênant » peut dissuader les enquêtés de réaliser des déplacements à certains horaires, notamment en début de soirée ou pendant la nuit. Parmi les mobilités auxquelles les personnes disent renoncer, on retrouve fréquemment les déplacements nocturnes. Ainsi, les aînés se montrent méticuleux quant à l'organisation de leurs sorties lointaines en prévoyant leur retour avant la tombée de la nuit. Les flâneries ou les déplacements nocturnes sont associés au danger, à la violence et aux prises de risque et ce pour toutes les générations confondues. L'étude des mobilités entreprise par Le Breton (2005) dans le contexte français a révélé qu'un quart des personnes enquêtées réduisaient leurs déplacements du fait d'un sentiment d'insécurité, notamment chez les femmes. Ces dernières semblent être effectivement plus sensibles aux problématiques de l'insécurité. Les femmes en

particulier déclarent souvent qu'elles évitent de sortir le soir lorsqu'elles ne sont pas accompagnées ou munies d'un moyen de locomotion particulier (voiture, taxi ou moto). Dans une moindre mesure, les hommes affirment aussi avoir conscience de l'insécurité régnante le soir, mais ils limitent moins leurs déplacements. Un point semble cependant converger dans les pratiques de mobilité des deux sexes : toute marche à pied aux heures tardives est évitée, certains vont même faire appel à un taxi pour se rapprocher des arrêts de bus plus illuminés ou exposés à des endroits plus fréquentés. Ici, la lenteur représente pour les habitants une exposition accrue aux risques de vol ou d'agression; plus on se déplace lentement, plus les chances de se faire agresser augmentent. Un changement de vitesse et de mode de transport s'opère donc entre la journée et le soir, et alors que la marche à pied est le mode de déplacement le plus valorisé durant le jour, elle devient une pratique à éviter la nuit. Les itinéraires changent également en fonction des horaires des sorties : certaines rues, espaces ou quartiers sont contournés le soir quand bien même leur fréquentation peut être intense à d'autres moments de la journée.

Le sentiment de peur ou d'insécurité provoqué par l'ambiance du quartier peut donc induire des formes d'isolement et créer des dépendances lors des déplacements quotidiens. Ces dernières s'observent à travers la sollicitation d'une voire plusieurs personnes dans l'accompagnement des aînés lors des sorties.

Sabatini et Brain (2008) affirment que la désintégration sociale, en constante progression dans les quartiers populaires situés en périphérie de la capitale chilienne, favorise l'aggravation de la pauvreté chez les habitants de ces espaces, qui se voient privés de l'entraide locale. De plus, la mauvaise « ambiance » de ces quartiers renforce paradoxalement la diminution des mobilités en dehors de ces espaces : la plupart des femmes de ces quartiers (53,8%) préfèrent ne pas travailler notamment pour ne pas laisser les enfants seuls à la maison et prendre le risque qu'ils puissent tomber dans la consommation ou le trafic de drogues (ibidem). A Recife, l'ensemble Cordeiro semble correspondre à ce modèle. La « mauvaise ambiance » et le manque de cohésion sociale semblent en effet porter préjudice aux conditions de vie des habitants et à leur attachement au quartier. Les enquêtés du Conjunto semblent éprouver plus de difficultés quotidiennes que les habitants de Brasilit et Vila Arraes, comme nous le verrons plus en détail à la fin de ce chapitre.

Les pratiques quotidiennes centrées sur les espaces de proximité ou dans le logement peuvent donc renvoyer à des situations très différentes d'un individu à l'autre. Le rapport qu'entretiennent les habitants avec leur environnement immédiat, la nature des interactions sociales avec le voisinage et les modes de vie adoptés par les habitants des quartiers populaires déterminent en partie les inégalités observées dans les pratiques de mobilité et dans la vie quotidienne des habitants. Un autre facteur qui induit un renforcement des formes d'immobilité et de repli sur le lieu de résidence est lié aux représentations des habitants vis-à-vis de leur espace de vie et plus globalement des différents quartiers de la ville.

6.3.2. *Les effets des représentations sociales dans les pratiques de mobilité quotidienne des personnes âgées*

Dans la section 6.2, nous avons défini l'espace de proximité à travers les pratiques de mobilités des habitants. Il serait pourtant réducteur de se contenter de ce seul critère si l'on veut appréhender la complexité des rapports que les habitants entretiennent avec leur environnement proche. Dans cette perspective, Chevalier (1974) insiste sur l'importance des représentations sociales – qu'elles soient individuelles ou collectives – dans la définition de « l'espace vécu » des habitants (cf. section 6.2.2). Ainsi, l'espace vécu serait abordé « à travers le regard des personnes qui le vivent » (Chevalier, 1974 : 88), autrement dit, des représentations habitantes dépendraient les usages, les interactions et les pratiques que ces derniers entretiennent avec l'espace.

Les représentations mentales supposent l'identification d'éléments en leur absence tout en leur attachant des significations, des sentiments et en créant ainsi une « *réalité déformée et enrichie par l'esprit* » (Paulet, 2005). En ce sens, les représentations se différencient des perceptions qui renvoient à une interprétation immédiate des sensations (ibidem). A contrario, les représentations intègrent des « filtres » culturels, sociaux, contextuels ou psychologiques dans les images construites par les individus. L'intérêt de se pencher ici sur les représentations revient donc à saisir la façon dont les habitants enquêtés construisent ou appréhendent le ou les territoires en fonction de leurs spécificités individuelles et collectives. L'étude des représentations servirait alors à mieux saisir les pratiques de mobilité centrées sur des espaces restreints.

a) *Les représentations mentales des habitants sur les différents quartiers de la ville*

Les représentations que les habitants ont différents espaces de la ville semblent influencer sur leurs pratiques de mobilité ou « d'immobilité ». La maîtrise du territoire de proximité leur procure un sentiment d'appropriation, de bien-être et de sécurité. Inversement, on remarque que les enquêtés ont des représentations négatives des espaces lointains et méconnus, des zones pauvres mais aussi de certains quartiers riches, qui leur inspirent un sentiment de peur, d'insécurité ou de malaise : *“Moi j'aime ici, les autres endroits j'aime pas, je les trouve moches, je les trouve pas bien, les autres endroits je ne les aime pas! [...]”* (Ivete, 73 ans, Vila Arraes). Poussées à l'extrême, ces représentations négatives des espaces deviennent de réelles « topophobies » pour les habitants : *“Ah! ma petite dame! Je n'habiterai jamais... ni à Campo do Banco, j'y habiterai jamais!... je n'habiterais jamais à Cachito et ni à UR-7... [...] c'est la pagaille! La pagaille avec le frevo, le bazar, des gens rebelles, ces choses là... beaucoup de bazar... et moi je n'aime pas le bazar... j'aime les endroits calmes.”* (Almira, 80 ans, Vila Arraes). L'enquêtée évoque ici d'autres zones pauvres de la ville où elle n'est pourtant jamais allée.

L'ancrage au lieu de résidence est également perçu comme un gage de tranquillité, une protection vis-à-vis du « monde extérieur », qui se trouve au-delà des frontières du quartier et qui est souvent qualifié de violent par les enquêtés, y compris parfois quand il s'agit de

quartiers huppés : « *Je n'aime pas Boa Viagem... Ecoute, ces quartiers de la haute moi je ne les aime pas : Boa Viagem je n'aime pas, je n'aime pas Espinheiro, je n'aime pas... Casa Forte... ces choses de la haute moi j'aime pas! Ce sont des quartiers dangereux, plus agités... moi j'aime les petits quartiers plus éloignés, plus pauvres... j'aime plus les quartiers comme Varzea, Cidade Universitaria, Engenho do Meio qui sont des quartiers plus humbles [...] Quand on passe dans ces quartiers [riches], tous les portails sont fermés... pour moi, j'aime pas ça, je n'aime plus ça. Moi j'aime ouvrir, j'aime voir un portail... pas un portail entièrement ouvert mais qu'on puisse sentir la voix, le son de la personne... pas qu'elle soit enfermée [...]* » (Taciara, 81 ans, Brésil). Comme en témoigne cette interview, les représentations négatives se tournent vers les quartiers plus aisés (Boa Viagem, Espinheiro, Casa Forte) qui contrastent clairement avec les représentations positives données au quartier de résidence (Varzea) et aux quartiers qui l'entoure (Cidade Universitaria, Engenho do Meio). En ce sens, « *plus l'individu maîtrise efficacement un lieu par la représentation qu'il s'en fait, et plus ce lieu sera attractif pour ses activités quotidiennes* » (Ramadier, 2009 :138). Ainsi, les mobilités quotidiennes, guidées par les représentations individuelles et collectives, seraient le reflet d'un « *positionnement à la fois social, géographique et cognitif qui ne peut être formulé par l'individu, bien qu'il s'opère à son niveau.* » (ibidem, p. 138). Le repli sur le quartier peut donc être le résultat d'un sentiment de non-appartenance aux espaces socialement ou morphologiquement différents du lieu de résidence. Le Breton (2005 :103) qualifie ainsi « d'insulaire » les habitants qui « *ne perçoivent pas le territoire comme solidaire, continu, comme une étendue où tout serait potentiellement accessible* ».

De plus, et comme le souligne Paulet (2005), les représentations des habitants ne dressent qu'une image très simplifiée d'une réalité qui est bien trop complexe. Des descriptions certes très détaillées peuvent être faites pour les lieux les plus fréquentés en évoquant plusieurs points de références situés à l'intérieur de la zone décrite, mais les espaces méconnus sont en revanche décrits de façon partielle en y intégrant des référentiels davantage issu de l'imaginaire, du ressenti de chaque individu face à ces espaces. Plus l'on s'éloigne du logement, de son lieu de résidence ou de son quartier, plus l'emprise de l'individu sur le milieu et sa maîtrise cognitive tendent à diminuer (Paulet, 2005). Aux espaces inconnus sont alors attribués des images façonnées par des informations incomplètes, auxquelles s'accrochent souvent des représentations sociales.

Le rôle joué par les représentations de l'environnement est ici très important puisqu'en règle générale, celles-ci renforcent le sentiment de peur chez les personnes âgées. La famille ou le voisinage, à travers des représentations souvent caricaturales de la vieillesse, transmettent aux aînés l'idée d'une fragilité liée à la vieillesse qui doit limiter les prises de risques. En les surprotégeant, l'entourage des personnes enquêtées limite les mobilités des personnes âgées et augmente le risque de sédentarisation. On constate ainsi que les personnes âgées cohabitantes avec des membres de la famille sont moins mobiles que les enquêtés résidant seuls ou en couple. Ainsi, Felipe (75 ans, Vila Arraes), reste le plus large de son temps chez lui en

déléguant une grande partie de ses mobilités à sa femme : « *Ce qu'elle fait [sa femme], c'est aller au marché, elle achète des légumes, ces choses-là, elle fait les achats pour mon commerce et elle les ramène ici [...] Je trouve que c'est mieux que ce soit elle qui y aille parce qu'elle est économe ! [...] moi je reste enfermé...je n'aime pas sortir du tout !* ». Pour sa part, Tatiany (65 ans, Vila Arraes) qui réside seule, ne délègue aucune de ses mobilités quotidiennes : « *Moi je vais retirer mon argent toute seule à la banque [...] je n'ai pas peur de me déplacer, Dieu m'accompagne... je vais toute seule en ville, je fais mes petites courses toute seule* ».

Ainsi, les représentations symboliques du territoire ont une incidence certaine dans les pratiques de mobilité des personnes âgées, en amplifiant – ou en retardant – leur tendance à réduire progressivement leur espace de vie. Les représentations s'accompagnent d'une image souvent déformée des espaces, des distances à parcourir ou encore des limites administratives du territoire qui joue également un rôle dans les mobilités quotidiennes et les pratiques résidentielles.

b) L'influence des représentations mentales de l'espace urbain sur les pratiques de mobilité des habitants

Au cours de nos entretiens, nous avons demandé aux habitants s'ils pouvaient nous délimiter géographiquement leur quartier de résidence afin de saisir leurs points de repère, leur connaissance des limites du quartier et les représentations géographiques qu'ils en ont.

On a pu constater que les habitants ont une connaissance très limitée à la fois des découpages administratifs, des distances géographiques effectives et de l'orientation des différents espaces. A titre d'exemple, les habitants sont rarement en mesure de donner le nom administratif du quartier auquel est rattachée la zone pauvre où ils habitent :

« *Le quartier Varzea est un peu plus loin mais ici c'est Brasilit, il [le quartier] arrive jusqu'au terminus de bus Brasilit et ensuite c'est le site Wanderley puis la cité Universitaire et à partir de là c'est le quartier Varzea* » (Nina, 72 ans, Brasilit) ;

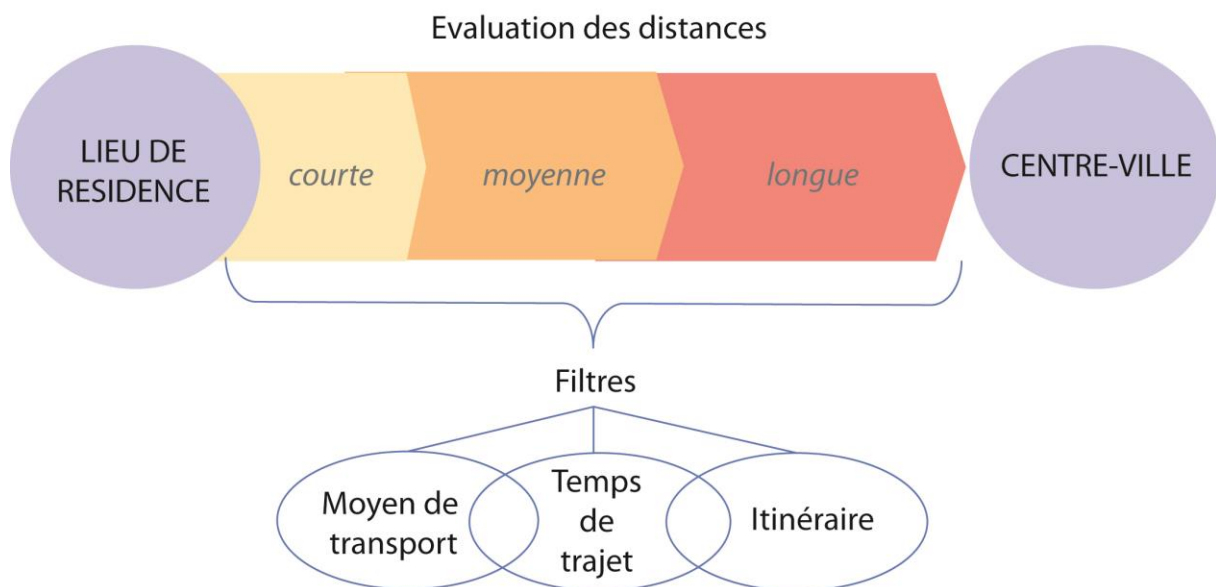
« *Le quartier ici c'est Vila Arraes, ça commence juste là, à partir de la petite descente quand vous arrivez d'en haut, et puis ça se termine ici, dans cette rue, la dernière rue c'est celle-là qui débouche sur le pont plus loin* » (Julha, 65 ans, Vila Arraes).

Bien que la distinction géographique entre la zone pauvre et le reste du quartier ne soit pas systématique dans tous les discours, à la question posée plus tard dans l'entretien : « que pensez-vous de votre quartier ? », une large majorité d'enquêtés n'évoquent que les caractéristiques de la zone de résidence au détriment du reste du quartier.

Par ailleurs, l'orientation spatiale des habitants ne se fonde pas sur les points cardinaux mais sur une continuité proposée par les différents modes de déplacements utilisés. En effet, aucun enquêté n'a situé son quartier de résidence à l'échelle de la ville ; seul un référentiel temporel

est évoqué entre le lieu de résidence et les espaces clés tels que les différents centres de la ville par exemple. Ainsi, les distances d'un point A à un point B s'évaluent selon le temps écoulé lors du déplacement. Pour certains enquêtés, le vieux centre de Recife est « loin » en bus mais devient « proche » en automobile. Plus le temps passé à se rendre dans les différents quartiers de la ville est important, plus les représentations spatiales des habitants creusent les distances géographiques entre ces espaces éloignés et le lieu de résidence. Quand bien même deux destinations distinctes se situent à égale distance du lieu de résidence, les enquêtés évaluent leur proximité ou leur éloignement en fonction de leur accessibilité. Si le temps est l'unité de mesure privilégiée par les enquêtés pour mesurer les distances, les quartiers les moins desservis par les transports collectifs ou ceux dont l'accès n'est possible qu'à travers un voire plusieurs changements de transports, sont considérés comme les plus éloignés du lieu de résidence (Figure 42). Or, comme on a pu le voir dans la section 6.1.2, les habitants tendent à réduire les déplacements qu'ils considèrent comme « lointains ». Si l'on prend l'exemple des trois centres dynamiques de la ville, on observe que les habitants des zones d'étude concentrent leurs mobilités principalement sur le centre dit « traditionnel » de la ville alors que le centre nord, géographiquement plus proche que ce dernier, n'est que très peu fréquenté. Bien que les deux centres soient bien desservis par les transports collectifs depuis les zones d'étude, les itinéraires proposés par les lignes de bus allant vers le centre nord sont plus longs que ceux tracés vers le centre traditionnel. Ainsi, les enquêtés perçoivent le centre nord comme plus éloigné que le centre traditionnel.

Figure 42. Les représentations mentales de l'espace urbain par des habitants des zones pauvres de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Ainsi, les représentations mentales et l'espace urbain par les habitants, ainsi que l'évaluation des distances à partir des expériences personnelles peuvent influencer sur les pratiques de mobilité des habitants au même titre que les représentations liées à la vieillesse et à la pauvreté.

c) *La stigmatisation des pauvres et des personnes âgées : entre rejet de l'autre et renforcement de l'immobilité des aînés*

L'ancrage territorial des habitants des zones pauvres s'intensifie lorsque le contexte socio-spatial de la ville se montre hostile aux populations les plus démunies. Dans le contexte latino-américain, Kaztman (2001 : 183) souligne que l'exclusion socio-spatiale d'une partie de la population est renforcée par une vision collective stigmatisant les quartiers les plus pauvres, réputés comme étant composés de « classes dangereuses ». L'auteur évoque trois conséquences courantes de ce type de représentations :

- Les jeunes des quartiers pauvres seraient victimes d'une « discrimination statistique » qui leur porterait préjudice à l'heure d'entreprendre des recherches d'emploi, lorsque la seule mention du lieu de résidence pourrait dissuader les employeurs de les recruter.
- Les ménages dont les conditions de vie s'améliorent quittent souvent les quartiers pauvres, ce qui priverait le voisinage d'éventuels « modèles » à suivre ou de médiateurs susceptibles d'orienter les plus démunis dans la quête de nouvelles opportunités.
- Les non-résidents d'une zone pauvre éviteront de s'y rendre ce qui réduit le nombre de visites (membres de la famille ou amis résidant dans d'autres quartiers de la ville) reçues par les nouveaux habitants de ces quartiers.

Le premier point abordé par l'auteur a clairement été constaté pour les enfants qui résident avec les enquêtés de Cordeiro, fortement stigmatisés au sein même du quartier où ils éprouvent de grandes difficultés dans la recherche d'emploi. La précarisation des jeunes actifs à Cordeiro entraîne une démultiplication des dépendances économiques et matérielles qui fragilisent les conditions de vie des aînés. Sur neuf personnes âgées enquêtées à Cordeiro, quatre apportent les principaux revenus du ménage et subviennent aux besoins élémentaires des autres membres du ménage. Diego (73 ans) et Marita (68 ans) demeurent dans une situation particulièrement difficile car ils accueillent respectivement 8 et 4 membres de leur famille sans aucun revenu. Chaque ménage doit alors survivre avec un salaire minimum, ce qui leur permet à peine de garantir les besoins alimentaires de la famille. Pour leur part, les enquêtés de Brasilit et Vila Arraes n'ont pas évoqué de problèmes majeurs des jeunes dans la recherche d'emploi.

Les deuxième et troisième points évoqué par Kaztman se rejoignent lorsque certains enquêtés évoquent le départ de leurs enfants dans un autre quartier ou dans une autre ville et déplorent le manque de visites de leur part :

« Ma famille vient me rendre visite que très peu souvent parce qu'ils ont peur donc ils arrivent ici et ils repartent aussi tôt » (Monica, 65 ans, Vila Arraes).

Les représentations des habitants qui stigmatisent les quartiers pauvres de la ville ne semblent pourtant pas affecter avec force les personnes enquêtées. Ces dernières se sont davantage plaintes des comportements désagréables de certains chauffeurs de bus ou des usagers des transports collectifs, qui semblent plus liés aux représentations négatives de la vieillesse qu'à celle de la pauvreté. Ainsi, une campagne de sensibilisation menée en 2011 par l'Institut de Recherches et Etudes du Troisième Âge – une ONG locale – auprès des chauffeurs de bus de la ville visait à informer ces derniers des difficultés éprouvées au quotidien par les personnes âgées suite à de nombreuses réclamations des usagers de plus de 60 ans, qui se plaignaient de leurs comportements (non-respect des arrêts de bus, conduite dangereuse, violences verbales, etc.). Rita, présidente de l'ONG, souligne le manque d'initiatives comme celle-ci dans la ville alors qu'il existe une réelle nécessité d'informer le reste de la population sur les conditions de vie des personnes âgées. Selon elle, il s'agit avant tout de développer une conscience collective, aussi bien auprès des autorités locales que des habitants, pour promouvoir les droits des personnes âgées dans la vie quotidienne. Certains enquêtés évoquent ainsi quelques expériences désagréables qu'ils ont connues dans les transports collectifs :

« Nous qui sommes des personnes âgées, on a le droit à nos places [assises] mais il y a des jeunes femmes qui s'assoient devant et nous on doit rester debout [...] C'est pas bien et puis le chauffeur et le receveur qui disent que c'est notre problème ! Comment ils peuvent penser ça ! S'il y a des sièges attribués aux personnes âgées, à ceux qui ont des problèmes, ceux qui sont handicapés, c'est leur obligation ! [...] mais ils ne disent rien, ils se taisent alors que, avec une chaleur infernale, les madones restent assises ! » (Tatiany, 65 ans, Vila Arraes) ;

« C'est une honte, les lois ne sont pas respectées ! Par exemple, il y a toujours des minets qui font semblant de dormir pour ne pas laisser la place aux personnes âgées... Quand on est à l'arrêt de bus et qu'on fait un signe de la main pour que le bus s'arrête et bien il ne s'arrête pas ! » (Joãozinho, 68 ans, Vila Arraes) ;

« Le transport est mauvais, très mauvais et c'est à cause des chauffeurs...c'est difficile de trouver un bus avec un chauffeur bien élevé, qui sache bien vous traiter... il y en a qui vous ferme la porte au nez pour essayer de vous coincer, ou alors ils font exprès d'accélérer quand vous n'êtes pas encore assis alors il faut bien s'accrocher parce que sinon on tombe ! » (Taciara, 81 ans, Brasilit)

Ainsi, les représentations des personnes âgées vis-à-vis des différents quartiers de la ville, la construction mentale des spatialités urbaines, l'évaluation subjective des distances à parcourir

ou encore les représentations liées à la vieillesse ou à la pauvreté peuvent favoriser le repli des aînés sur le lieu de résidence et contribuer à la dégradation des conditions de vie des habitants. C'est notamment le cas des habitants de Cordeiro qui habitent dans des conditions d'habitat particulières et dans un environnement peu favorable à l'épanouissement des personnes âgées.

6.4. L'exemple du quartier de Cordeiro : les caractéristiques du cadre de vie comme principale cause du repli sur le logement

L'ancrage territorial est un processus complexe, à la fois individuel et collectif qui suppose un investissement, une participation des habitants à la co-construction du domicile et de son environnement immédiat. Cet ancrage repose sur les relations sociales établies entre les habitants d'un même quartier ; il nourrit par ailleurs un sentiment d'appartenance plus ou moins marqué.

De ce point de vue, l'exemple de l'ensemble de logements sociaux de Cordeiro, ainsi que la trajectoire résidentielle des habitants qui l'habitent aujourd'hui méritent une attention particulière afin de mieux comprendre les effets des mobilités résidentielles sur le territoire de proximité et sur la vie quotidienne des habitants. Né à l'origine d'un programme de relogement dont l'objectif était d'éradiquer progressivement l'habitat précaire en centre-ville, l'ensemble Cordeiro regroupe les habitants de quatre zones pauvres anciennement situées dans les quartiers centraux de Recife. Bien que l'ensemble Cordeiro était initialement destiné aux habitants de deux zones pauvres, Brasília Teimosa et Vila Vinte II, le témoignage de Rocio (assistante sociale dans l'ensemble Cordeiro) montre qu'aujourd'hui les logements sociaux de Cordeiro accueillent également des familles provenant de Arlinda Gouveia et de Detran. Le regroupement des habitants de plusieurs quartiers populaires sur un seul espace a généré des tensions au sein de l'ensemble Cordeiro, comme dans le *Conjunto Habitacional da Torre* (CHT) où deux communautés cohabitent alors qu'elles présentaient des profils et des modes de vie différents au départ⁴⁹ (Moura et Ferreira, 2012). Les différents discours collectés au cours de notre visite sur le terrain d'enquête, témoignent de ces tensions et de l'ambiance pesante qui règne à Cordeiro. Ce sont bien « *quatre communautés, quatre dirigeants ou meneurs, quatre trafiquants et la situation tourne donc autour de quatre problèmes* » (Rosa, assistante sociale). Des conflits de pouvoirs entre les différents habitants ont tout d'abord surgi l'organisation d'ensemble du quartier. Les habitants témoignent qu'une mauvaise entente initiale des habitants aurait provoqué de nombreux dysfonctionnements dans la vie au sein du CHC. D'une part, chaque groupe aspirait à prolonger ses modes de vie, antérieurs au sein du nouvel ensemble résidentiel, ce qui créa de profonds désaccords et renforça la formation de clans au sein du quartier. D'autre part, le CHC requiert de fait une organisation

⁴⁹ On y trouve une population particulièrement pauvre provenant de Arlindo Gouveia, qui résidait dans des baraquements précaires sur pilotis et qui se caractérise par un chômage élevé et de faibles taux de scolarisation ; ainsi que les habitants de José de Holanda, une zone entièrement consolidée caractérisée par un profil social plus favorable, avec une population mieux insérée professionnellement et des revenus per capita dépassant deux salaires minimums (Moura et Ferreira, 2012).

communautaire fondée sur des responsabilités collectives et des initiatives prises par les habitants de la résidence. Or les mésententes internes ont peu à peu dégradé l'ambiance, les règles communautaires ont périçlité et les espaces communs se sont détériorés⁵⁰. Les habitants évoquent ainsi des problèmes d'hygiène dans certains blocs où les résidents refusent de désigner un responsable d'immeuble qui coordonnerait à la fois l'entretien des parties communes et l'organisation générale du bloc. Les responsables initialement désignés ont peu à peu été discrédités par les habitants qui voient dans ce rôle une menace d'abus de pouvoir qui favoriserait les uns aux dépens des autres. Le résultat de ce déficit d'organisation collective est la dégradation des conditions et de la qualité de vie de l'ensemble des habitants du CHC. Certaines personnes âgées interrogées éprouvent un sentiment d'insécurité ou de malaise vis-à-vis des tensions présentes au sein de CHC et tendent à se replier dans leur logement :

« Moi je suis bien chez moi, dehors c'est le bazar, les gens crient, se disputent en pleine rue...moi ça me stresse tout ça, je préfère rester à la maison » (Marita, 68 ans)

« J'ai souvent peur ici, ce coin n'est pas du tout calme, il y a beaucoup de mauvaises choses qui se passent ici, toujours des histoires, des groupes qui sèment la pagaille...il y a que chez moi que je suis tranquille mais je mets toujours le cadenas » (Linda, 63 ans)

La mauvaise ambiance au sein du CHC, au même titre que la violence et les problèmes de drogues, dissuadent les enquêtés de sortir de chez eux à certaines heures ou de pratiquer des formes de socialisation dans l'espace public, comme on a pu l'observer à Brasilit et à Vila Arraes :

« Vous allez juste en bas là, les gens ne travaillent pas, ils passent leurs journées à se droguer, la police vient tous les jours ici dans l'ensemble...les jeunes fument de l'herbe...j'évite de trainer dans la rue, vous-même, vous ne devez pas venir ici le soir, ça dégénère souvent » (Aurora, 75 ans) ;

« Ici c'est dangereux, il a beaucoup de problèmes de drogue, ça va de mal en pis ici, on n'est plus tranquilles, on ne peut même pas sortir sans avoir peur de ce qui peut se passer... l'autre jour on a entendu des tirs du bloc d'en face...et puis après c'était le bazar, la police est arrivée...il faut éviter de trainer par ici ! » (Linda, 63 ans)

A ces nombreux problèmes observés au sein du CHC s'ajoutent les nouvelles dépenses qu'exige ce type de logement social qui influent également sur les formes d'immobilité des enquêtés. Le paiement des factures d'eau et d'électricité est parfois difficile à assurer pour les habitants qui, dans leur ancien logement précaire, parvenait à accéder à ce type de service de façon clandestine. Ainsi, certains enquêtés éprouvent d'importantes difficultés économiques et se voient privés de certaines activités quotidiennes :

⁵⁰ Rappelons que le CHC est un ensemble résidentiel formé principalement par des immeubles de trois étages dotés de 32 appartements chacun et que la gestion de l'entretien des parties communes incombe aux habitants.

« Il y a beaucoup de frais ici, quand je paye toutes les factures, il me reste à peine de quoi manger après...avant c'était pas comme ça, au moins je pouvais sortir et prendre le bus [...] moi je ne paye pas le bus, pour nous c'est gratuit, mais comme je ne peux pas sortir toute seule, il faut bien que je paye le ticket de bus pour celui qui m'accompagne...et c'est plus possible » (Luciana, 68 ans) ;

« C'est simple, on ne peut plus rien faire ! Au moins avant on pouvait aller à la plage mais maintenant, on ne peut même pas payer l'eau et l'électricité et on a du mal à finir nos fins de mois » (Diego, 49 ans)

Par ailleurs, le maintien de certaines pratiques mises en place dans les anciennes zones pauvres nuit aujourd'hui à une importante partie de la population, comme le soulignent Rocio et les personnes enquêtées : « Les anciennes communautés avaient l'habitude de ne pas payer l'eau ni électricité parce qu'elles se débrouillaient de façon informelle : les habitants se branchaient illégalement sur les liaisons électriques ou d'eau potable... et bien ici ils font la même chose sauf que certaines familles se retrouvent avec des factures excessivement chères et la CELPE ou la COMPESA [respectivement les compagnies d'électricité et d'eau potable] viennent et coupent l'eau ou l'électricité...pourtant, les habitants ont le droit à un tarif réduit en raison de leurs bas revenus » (Rocio). Ce diagnostic est confirmé par les habitants :

« Le prix de l'eau ici est en constante augmentation parce que il y a des gens qui se connectent au réseau de l'eau et c'est à nous de payer leur part ! » (Julia, 71 ans) ;

« On ne peut plus payer l'eau et ça fait un an qu'on n'a pas payé l'électricité...donc on n'a plus d'eau à la maison mais pour l'instant on ne nous a pas coupé l'électricité... tout ça était trop cher pour nous... » (Diego, 73 ans).

Moura et Ferreira (2012) font le même constat dans les autres ensembles de logements sociaux de la ville où les (mauvaises) habitudes prises dans les anciennes zones pauvres sont reconduites dans le nouveau lieu de résidence, ce qui provoque des conflits importants entre les habitants et porte préjudice aux conditions de vie de l'ensemble de la communauté. Selon ces mêmes auteurs, la responsabilité d'une mauvaise gestion de la vie en collectivité n'incombe pas seulement aux habitants mais aussi aux pouvoirs publics qui n'ont pas tenu leurs promesses quant aux programmes d'intégration et d'insertion initialement prévus afin d'assurer une transition résidentielle favorable aux habitants. En effet, selon les témoignages et les auteurs déjà évoqués, les acteurs publics n'ont rempli qu'une part du contrat proposé initialement aux habitants. Un accompagnement envers les nouveaux arrivants a certes été mis en place au début de l'ouverture du CHC par une entreprise privée mandatée par la mairie qui assurait des réunions avec les habitants dans le but de leur transmettre les règles qu'ils devaient appliquer dans leur nouveau logement. Mais cet accompagnement a été de courte durée, tout comme l'engagement des politiques publiques à assurer des transports gratuits

jusqu'au lieu de travail antérieur ou d'ouvrir une école et une crèche au sein du CHC (Moura et Ferreira, 2012).

L'adaptation des habitants relogés à Cordeiro a été d'autant plus difficile que le voisinage s'est clairement opposé à la construction de cet ensemble, en soulignant que l'arrivée des populations des zones pauvres ferait augmenter les taux d'insécurité dans le quartier et que leurs biens immobiliers seraient inévitablement dévalués. Les nouveaux habitants démunis ont donc ressenti le mépris des habitants du quartier dès leur arrivée. Rocio souligne qu'en raison de l'aversion des anciens habitants envers les familles des zones pauvres, certains jeunes en recherche d'emploi devaient modifier leur adresse pour avoir une chance d'être embauchés par des employeurs du quartier.

Les personnes enquêtées à Cordeiro n'ont pas mentionné, pour leur part, des attitudes hostiles des habitants du reste du quartier mais ils soulignent néanmoins n'avoir pas beaucoup de contact avec les « locaux ». Aucun enquêté n'a évoqué avoir développé des liens d'amitié avec le voisinage en dehors du CHC. Le chômage des jeunes semble, en revanche, important dans le CHC, ce qui influe indirectement sur les conditions de vie des enquêtés. Ainsi Diego (73 ans), Luciana (68 ans) et Victor (70 ans) accueillent chez eux au moins un de leurs enfants sans emploi et subviennent à leurs besoins, ce qui a détérioré les conditions de vie de Diego et Luciana qui connaissent aujourd'hui d'importants problèmes économiques. Ce sont d'ailleurs les enquêtés qui présentent les plus faibles mobilités et qui passent le plus large de leur temps dans leur logement.

Les difficultés d'intégration dans un nouveau contexte résidentiel ont donc bouleversé le quotidien des habitants en les immergeant dans un contexte méconnu et inhospitalier où la violence, la précarité, la hausse du coût de la vie et les problèmes d'hygiène n'ont fait que dégrader les conditions de vie des familles et favoriser le repli dans le logement. En conséquence, environ 30% des appartements cédés ont été revendus ou loués illégalement par les habitants (Moura, Ferreira, 2012). Selon les différents témoignages collectés, ces ménages se seraient réinstallés dans des zones pauvres de la ville dans le but de retrouver leur mode de vie antérieur. L'inadaptation au nouveau logement ou au quartier transparait ainsi dans les discours des enquêtés qui, pour la plupart, regrettent leur ancien lieu de résidence.

Le cas de l'ensemble résidentiel Cordeiro nous a permis de saisir, négativement, l'importance de l'attachement des personnes âgées à leur quartier – leur ancrage territorial – dans leur épanouissement personnel. Le transfert de leur ancien logement vers le CHC a induit un déracinement socio-spatial et l'imposition de nouveaux modes de vie qui ont fragilisé le parcours d'habitants déjà vulnérables. Garantir l'accès à la propriété d'un logement consolidé dans la ville formelle n'est donc pas une solution efficace pour éradiquer la pauvreté ou améliorer la vie quotidienne des habitants les plus pauvres, pour qui l'accès au travail ou encore les relations avec le voisinage constituent des ressources essentielles voire une priorité dans la vie quotidienne. Hidalgo (2007) souligne que les projets de logement social en

Amérique latine ont souvent renforcé les ségrégations sociales et que ces ensembles résidentiels constituent des espaces où la désintégration sociale est souvent avérée. Ainsi, l'auteur parle d'une « nouvelle pauvreté », celle des pauvres « avec un toit » (par dérision avec l'image, autrefois centrale, du problème des « sans toit »).

Conclusion du Chapitre 6

Le chapitre 6 nous a permis de comprendre que la réduction des mobilités quotidiennes observées au troisième âge n'est pas uniquement la conséquence d'une perte progressive de l'autonomie, d'une dégradation de l'état de santé, ou de situations de dépendance économique à l'intérieur des familles. Cette réduction est également le résultat de stratégies et de tactiques d'adaptation des personnes âgées des milieux populaires face aux difficultés de la vie quotidienne. La pénibilité des déplacements, surtout lointains, dans un contexte où les habitants sont majoritairement dépendants des transports collectifs, favorise leur repli sur les espaces proches du domicile, surtout lorsque ceux-ci sont bien dotés en termes d'équipements de commerces et de services élémentaires.

La fréquentation de lieux proches du domicile permet aux personnes âgées de jouir d'une certaine autonomie dans leurs déplacements. Celle-ci est rendue possible grâce aux ressources utiles à la vie quotidienne présentes à proximité du domicile et qui sont facilement accessibles à pied.

L'analyse des formes d'ancrage dans le logement et/ou dans l'espace de proximité nous a également permis d'identifier des inégalités entre individus dans la mobilité ou l'immobilité. L'ampleur des relations sociales avec le voisinage, l'ambiance du quartier et les représentations mentales du territoire jouent ainsi, au même titre que les difficultés de la vie quotidienne, un rôle important dans les réductions volontaires de mobilité et dans le repli sur l'espace de proximité ou sur le logement. Ainsi, les capacités des individus à déployer des tactiques quotidiennes dans leurs pratiques de mobilité dépendent fortement des ressources présentes dans l'environnement immédiat et des réseaux relationnels et familiaux présents dans le quartier de résidence. Un environnement immédiat peu favorable, comme c'est le cas pour le quartier Cordeiro, qui se distingue par les conflits de voisinage, l'insécurité et l'offre insuffisante de services de proximité, ce qui tend à renforcer l'isolement socio-spatial des personnes âgées qui y vivent.

A travers l'observation des mobilités dans le quartier de résidence, nous avons donc pu saisir l'enjeu des espaces de proximité dans les inégalités des pratiques quotidiennes et des conditions de vie des habitants. Alors que les formes d'immobilité caractérisent en grande partie les pratiques quotidiennes des personnes âgées, il est nécessaire de s'interroger sur la place que pourrait occuper les « immobilités » dans l'analyse des inégalités.

Chapitre 7

Le potentiel d'immobilité et la réduction des mobilités contraignantes : des marqueurs d'inégalités ?

Dans la deuxième partie de la thèse, nous avons pu observer que l'immobilité ou la faible mobilité des habitants est liée à des contraintes à la fois endogènes, qui renvoient aux spécificités de chaque individu, et exogènes, qui se réfèrent à son environnement. Les individus qui souffrent d'un handicap ou qui résident dans des quartiers mal desservis en transports collectifs par exemple, n'ont d'autre choix que de limiter leurs déplacements quotidiens. Inversement, l'immobilité peut être le résultat de tactiques mises en place afin de réduire la pénibilité ou les contraintes des déplacements quotidiens. Pour que cette immobilité ne soit ni invalidante ni une entrave au bon déroulement de la vie quotidienne, cela suppose que les individus soient solidement ancrés dans leur espace de proximité, qu'ils soient attachés à leur lieu de résidence et à leur environnement immédiat. Cet ancrage et cet attachement reposent à la fois sur une connaissance intime des lieux et sur la densité et la qualité des relations sociales que les individus ont pu nouer dans leur voisinage.

Les formes d'immobilité observées dans l'enquête renvoient donc à des situations sociales très différentes entre elles et parfois opposées : elles peuvent représenter une ressource pour les personnes âgées qui aspirent à réduire leurs déplacements ou au contraire constituer une réelle privation pour des habitants qui sont entravés dans leurs activités quotidiennes. Par ailleurs, la capacité des individus à rester « immobiles » sur le territoire est apparue comme un important marqueur d'inégalités sociales. Nous verrons dans ce chapitre comment l'observation des pratiques d'immobilité permet de déceler parfois des situations de grande vulnérabilité face aux difficultés de la vie quotidienne, et d'autres situations où la limitation des mobilités des personnes âgées, quand celles-ci sont en capacité de déléguer leurs déplacements, ne se traduit pas par une dégradation des conditions de vie.

L'objectif de ce chapitre est donc d'identifier des formes et des facteurs d'inégalités dans la réduction des déplacements quotidiens, parmi les personnes âgées des quartiers populaires de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro. Cela nous permettra alors de nous réinterroger sur les fondements du paradigme de la mobilité qui voit dans celle-ci un facteur quasi mécanique d'amélioration de la qualité de vie des habitants. Nous verrons comment certaines pratiques d'immobilité peuvent correspondre à une aspiration profonde des individus susceptible d'améliorer leur bien-être, ou de préserver leurs conditions de vie.

7.1. Les formes d'immobilité et leur impact sur les conditions de vie des habitants

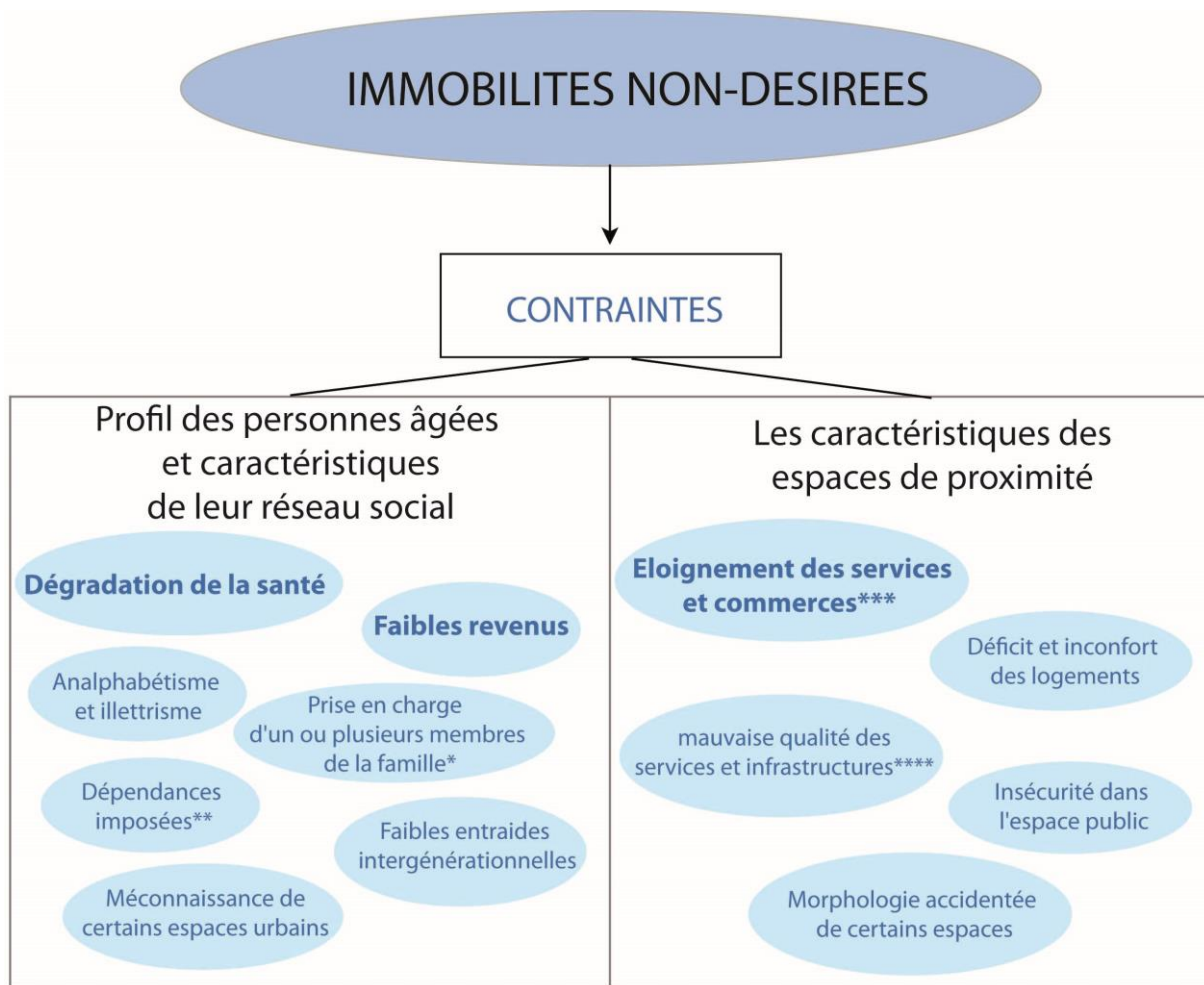
Les situations d'immobilité observées dans notre enquête sont ambivalentes : elles peuvent améliorer les conditions de vie des personnes âgées quand elles sont le résultat de tactiques volontaires, en déléguant par exemple ses déplacements à une tierce personne ; mais elles

peuvent aussi dégrader dans d'autres cas, quand les personnes enquêtées sont immobilisées du fait de leur mauvais état de santé. Nous proposons donc d'étudier, dans un premier temps, l'impact des différentes formes d'immobilité sur les conditions de vie des habitants. Nous tenterons ainsi de mettre en lien les pratiques de mobilités et les aspirations des personnes enquêtées afin de saisir les inégalités entre les individus des trois zones d'étude. Envisager les conséquences des situations d'immobilité sur les conditions de vie des habitants nous conduira à réinterroger le caractère a priori négatif de l'immobilité dans le contexte des quartiers populaires d'une métropole latino-américaine.

7.1.1. L'immobilité sous contrainte : le reflet d'une dégradation des conditions de vie

Lorsque les individus sont assignés à domicile, l'immobilité observée est à l'origine d'importantes lacunes et de contraintes quotidiennes. Ces dernières peuvent être liées au profil sociodémographique des habitants, aux caractéristiques physiques de la ville et de ses infrastructures de transport, ou encore à la configuration matérielle des espaces de proximité, de nature à faciliter ou au contraire à entraver la mobilité pédestre. L'état de santé, le revenu, l'âge, le statut d'occupation du logement, la qualité du transport collectif, la présence de commerces et service ou l'offre de services sociaux sont autant de facteurs qui doivent être considérés pour identifier les situations d'immobilité « subie ». Comme on peut le voir sur la Figure 43, l'enquête nous a permis de dégager les principales contraintes auxquelles sont confrontés les personnes âgées dans leurs mobilités quotidiennes.

Figure 43. Les facteurs d'immobilité non désirée chez les personnes âgées de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro – Recife, 2013



*La prise en charge d'un ou plusieurs membres de la famille renvoie aux situations de dépendance matérielle des jeunes générations vis-à-vis des personnes âgées, qu'elles cohabitent ou pas dans un même logement.

**Les dépendances imposées se réfèrent ici à la surprotection des aînés par les autres membres du ménage qui réalisent souvent les déplacements à leur place.

***Cas des commerces et services situés à plus de 400 mètres du lieu de résidence.

****Trottoirs en mauvais état, transports collectifs inconfortables, déficience des unités de santé publique, etc.

Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Les habitants âgés et pauvres des quartiers populaires de Recife cumulent donc les facteurs de vulnérabilité sociale qui constituent une entrave aux mobilités et qui à leur tour augmentent les risques d'isolement social. Cette immobilité sous la contrainte est donc un facteur potentiel d'accroissement des inégalités entre habitants. Ceux qui souffrent d'une limitation contrainte de leurs déplacements sont prisonniers d'un cadre résidentiel souvent dégradé, avec des conditions de vie précaires et un risque de stigmatisation sociale accru.

La vulnérabilité des personnes âgées pauvres et l'exclusion qui les menace est décuplée par le cumul des contraintes qui les affectent, notamment en raison de la dégradation de leur état de santé au cours de la dernière période de la vie et leurs difficultés économiques. Ces deux variables conjuguées à un éloignement des services et des commerces sont les principales

causes des mobilités non-désirées observées au cours de l'enquête. Pour ces personnes, sortir de chez soi représente un coût économique et des difficultés physiques ou morales que certains enquêtés ne peuvent assumer, qui contribue à les reléguer dans l'espace confiné du domicile.

Mais les variables endogènes – les caractéristiques individuelles des habitants – ne sont pas seules en cause. D'autres variables agissent comme de réelles entraves à la mobilité quotidienne des aînés. Les caractéristiques de la famille, l'accès restreints aux différents moyens de transports, les faibles opportunités d'emploi pour ceux qui souhaitent travailler ou encore les contraintes liées au logement constituent des obstacles à la mobilité.

a) Les caractéristiques du réseau familial et relationnel dans la diminution des mobilités des personnes âgées

Les formes de dépendances intra-familiales, qu'elles soient descendantes ou ascendantes nuisent à la mobilité de certains enquêtés. En effet, lorsque les générations plus jeunes dépendent matériellement des aînés, les revenus et les activités de loisirs de ces derniers tendent à diminuer. Inversement, lorsque les aînés sont hébergés chez leurs enfants ou petits-enfants, certains enquêtés se voient assignés au domicile lorsqu'ils sont privés de sortie. Les cas de surprotection ou au contraire les formes de maltraitance vis-à-vis des personnes âgées au sein des familles étendues peuvent engendrer des formes d'isolement pour ces derniers. Mais l'inverse est également vrai : le réseau social joue aussi un rôle important dans l'accompagnement des aînés lors des sorties en dehors du logement. L'absence d'un réseau social pouvant aider les enquêtés dans leurs déplacements quotidiens peut limiter fortement la mobilité de ces derniers. Les différentes variables évoquées agissent principalement sur la propension des aînés à réaliser leurs activités quotidiennes au sein même du logement.

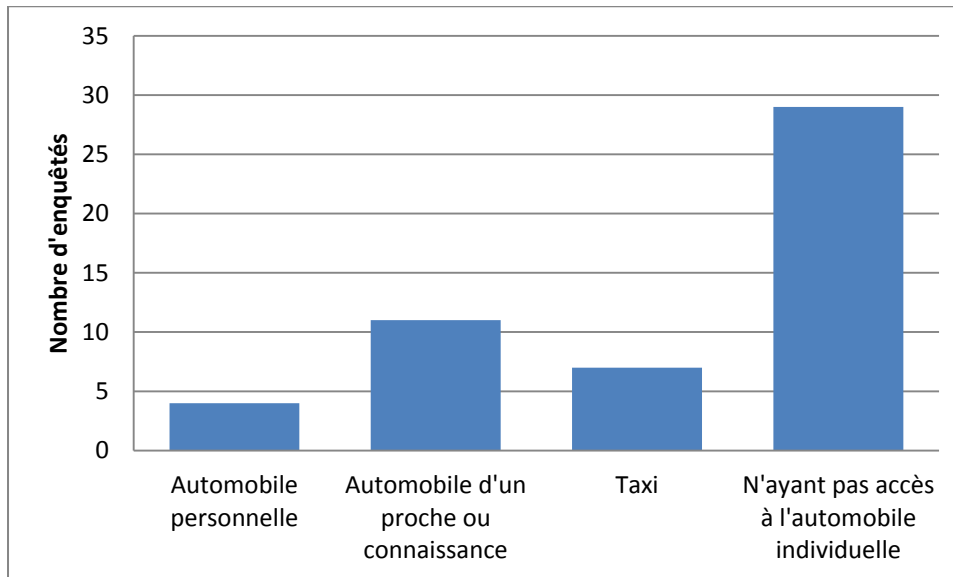
On observe par ailleurs un rétrécissement du réseau relationnel des habitants dans le processus de vieillissement qui peut également influencer sur la diminution de leurs sorties. En effet, le départ à la retraite induit une réduction de la socialisation dans la sphère professionnelle, ce qui réduit d'autant le réseau social des personnes âgées. Parallèlement, le réseau relationnel constitué de proches de la même génération tend à se réduire progressivement du fait d'une espérance de vie plus limitée dans les milieux populaires. Cette rétraction progressive du réseau social a des conséquences sur la mobilité quotidienne, puisque ces réseaux constituent, comme on l'a vu dans le chapitre 5, une aide importante dans les déplacements quotidiens.

b) L'accès limité aux différents moyens de transports et la réduction des mobilités quotidiennes des aînés

En termes de modes de déplacements, les enquêtés, du fait de leur position sociale, sont rarement équipés d'un véhicule personnel, qui faciliterait pourtant les sorties du domicile. L'automobile est le moyen de transport le plus apprécié par les enquêtés, qui rechignent à utiliser les transports en commun, jugés trop pénibles à utiliser. Or seuls 22 enquêtés ont accès à la voiture, soit parce qu'ils en possèdent une, soit parce qu'un membre de la famille ou un

proche met la sienne à leur disposition, soit parce qu'ils s'offrent les services d'un taxi (Figure 44). Ainsi, quatre enquêtés seulement, tous des hommes, disposent d'un véhicule personnel. Selon Rémy (2007), même si l'automobile a des répercussions négatives à l'échelle de la ville lorsque son usage est généralisé, elle permet aux individus de sortir de leur espace de proximité et d'élargir ou de maintenir des liens avec des habitants qui résident en dehors du quartier de résidence.

Figure 44. La part des enquêtés ayant accès à l'automobile pour au moins un motif de déplacement* – Recife, 2013



*Les déplacements retenus ici correspondent aux motifs suivants : visites aux membres de la famille, courses, activités de loisir, fréquentation des lieux de culte, santé, autres déplacements.

Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Ainsi, l'inégal accès à l'automobile et au taxi marque des pratiques de mobilités contrastées entre les habitants : un petit nombre d'entre eux jouit d'une relative liberté de circulation, tandis que la plupart sont contraints de limiter l'essentiel de leurs déplacements à proximité du domicile. Les enquêtés motorisés utilisent leur véhicule pour sortir du quartier de résidence, pour réaliser leurs courses, pour rendre visite à leurs proches, ou encore pour travailler. La possession d'une voiture leur a d'ailleurs permis d'élargir leurs opportunités en termes d'emploi. Ainsi, pour Felipe (75 ans, Vila Arraes), posséder un véhicule lui permet aujourd'hui de maintenir son petit commerce alimentaire près de chez lui, malgré un handicap qui l'oblige à se déplacer en fauteuil roulant. Accompagné de sa femme, il peut réapprovisionner son commerce tout en choisissant lui-même les produits. Quant à Kleidson (62 ans, Vila Arraes) et à Davo (66 ans, Vila Arraes), leur véhicule constitue un outil de travail : Kleidson peut ainsi louer ses services (bricolage, travail de maintenance) à tout moment et dans différents endroits de la ville, tandis que Davo utilise son véhicule pour réaliser des déménagements. L'importance de la voiture ne dispense toutefois pas les enquêtés motorisés de faire usage d'autres moyens de déplacement : à pied lorsqu'ils se rendent à

proximité du lieu de résidence et généralement en bus pour se rendre dans le centre-ville. Disposant de la capacité de choisir, ces enquêtés ne manifestent pas de réticence lorsqu'il s'agit de bouger. A contrario, plus le choix modal est réduit, plus les enquêtés se plaignent d'être contraints de renoncer à certains déplacements en raison des pénibilités qu'ils impliquent. Ainsi Sonia (83 ans, Brasilit) dit ne plus se déplacer en bus en raison des difficultés qu'elle éprouve à rester debout. Elle ne sort de son quartier de résidence que lorsque ses déplacements sont assurés par une personne motorisée : « *Moi je ne voyage qu'avec mon voisin qui a un taxi, je ne voyage qu'avec lui... si j'ai un rendez-vous chez le médecin je l'appelle [...] Quand je sors pour aller voir mes filles, pour aller à Camaragibe, ma fille vient me chercher, sinon je n'y vais pas* ».

c) Les contraintes du lieu de résidence dans le renforcement des immobilités

Si la plupart des enquêtés semblent épanouis dans leur logement, d'autres en revanche s'en plaignent, surtout quand ils sont contraints à l'immobilité contre leur gré. Ainsi huit enquêtés témoignent de leur désir de quitter leur logement actuel mais se voient dans l'impossibilité de le concrétiser. Tous présentent d'importantes difficultés au quotidien et les mauvaises conditions d'habitat dans lesquelles ils se trouvent dégradent inéluctablement leur qualité de vie. La moitié de ces habitants souligne que le voisinage est le principal motif qui les pousse à vouloir quitter les lieux : les nuisances sonores, l'insécurité, les comportements déviants et le manque d'entraide sont souvent évoqués par les aînés, comme nous l'avons abordé dans le chapitre 6. Pour les autres, les caractéristiques physiques du logement et/ou les mésententes avec les personnes avec qui ils cohabitent constituent des contraintes difficiles à vivre. L'impossibilité d'emménager dans un autre logement les entraîne paradoxalement à un repli sur le domicile, dont ils sortent rarement. Le logement apparaît comme un refuge malgré les inconvénients qu'il présente :

« *Je ne sors nulle part parce que j'ai peur [...] parce que j'ai peur des voleurs, peur des gens...* » (Camila, 62 ans) ;

« *Mon fils invite trop de monde à la maison, et il peut se passer n'importe quoi parce qu'avec la cachaça tout peut arriver...ils viennent tous ici et commencent à boire et moi je leur balance de l'eau !* » (Eduardo, 75 ans) ;

« *Moi je vis à l'intérieur de la maison ou je discute avec les voisines de palier... mais c'est trop dur de monter les escaliers donc je préfère rester ici* » (Osette, 86 ans).

La logique d'assignation à résidence décrite par ces habitants s'oppose ici aux notions d'ancrage et d'attachement décrites dans le chapitre 6. Ces situations d'immobilité subie ont des répercussions négatives sur les conditions de vie des habitants et contribuent à les isoler socialement et spatialement.

Ces situations d'immobilité sous contrainte contrastent toutefois avec les tactiques que nous avons pu rencontrer, chez d'autres habitants, qui limitent au contraire leurs mobilités de façon

volontaire, et qui valorisent les espaces de proximité, le domicile et son environnement immédiat.

7.1.2. L'immobilité comme tactique : un moyen d'améliorer sa qualité de vie ?

De nombreuses études sur les mobilités quotidiennes postulent que ces dernières permettent d'atténuer en partie les effets négatifs de la ségrégation urbaine. Notre enquête a néanmoins montré, dans le chapitre 6, que certaines tactiques d'immobilité pouvaient au contraire constituer une ressource pour améliorer la qualité de vie des personnes âgées. C'est le cas notamment de toutes celles qui manifestent un fort attachement au logement ou au quartier, et qui ont une vie sociale riche, avec la famille et dans le voisinage.

Dans une étude menée en banlieue parisienne par Begag (2002), l'auteur observait que les jeunes des quartiers sensibles, qui ne disposaient pas forcément de moyens de transport leur permettant de « sortir pour s'en sortir », subissaient une immobilité qui pourtant ne les vouait pas inexorablement à la stagnation sociale. Leur réussite sociale dépendait également de la nature de leur investissement dans le quartier : si certains développaient des comportements déviants ou hostiles à leur environnement, en compromettant ainsi leur progression sociale, d'autres maintenaient des relations positives avec leur entourage et tentaient au contraire de valoriser ces espaces, qu'ils maîtrisaient et qui leur procuraient un certain équilibre. L'auteur a identifié une différence fondamentale entre les deux groupes : alors que les premiers éprouvaient des difficultés majeures au quotidien, les jeunes qui manifestaient un fort attachement à leur environnement résidentiel avaient moins de difficultés à s'insérer professionnellement dans leur quartier.

De fait à Recife, les enquêtés encore en activité au moment de l'enquête dépendaient essentiellement du marché informel local. Les opportunités proches du lieu de résidence permettent au plus démunis de maintenir des revenus et de maintenir ainsi un certain niveau de vie. Pour les personnes âgées que nous avons étudiées, 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, elles peuvent aussi constituer un facteur de stabilité et de bien-être. En effet, la qualité de vie commence, pour les personnes âgées, par une première bonne intégration sur le lieu de résidence. Entretenir de bonnes relations avec le voisinage et la famille, ou résider dans un logement auquel on est attaché (d'autant plus si l'on est propriétaire) sont des critères essentiels pour l'épanouissement de ces personnes, bien plus que d'habiter dans un « meilleur quartier », c'est-à-dire un quartier moins pauvre ou marqué par une certaine mixité sociale. Les rapports à l'espace de proximité, lorsqu'ils sont positifs, permettent souvent une amélioration de la qualité de vie et une ouverture sur le reste de la ville. L'enquête a montré en effet que les habitants disposant de revenus faibles mais stables, d'un réseau social dense, d'une hygiène de vie saine et d'une participation importante dans la vie de quartier, réalisent un nombre important de sorties en dehors du quartier de résidence, grâce aux clubs de troisième âge notamment, ou aux sorties réalisées en famille ou avec des amis. C'est par exemple le cas de Nina (72 ans, Brésil) qui maintient une vie sociale intense

dans son quartier de résidence et qui réalise de nombreuses mobilités en dehors de celui-ci, notamment grâce aux sorties proposées par l'association du troisième âge qu'elle participe : *« Moi j'aime beaucoup vivre ici, j'aime mon quartier, j'aime danser [...] j'aime me promener [...] j'aime les jeux du groupe du troisième âge, on fait des sorties aussi [...] on s'amuse, on danse, c'est super ! On va à la fête de São João en ville tous les ans [...] on fait des sorties à Belo Jardim, Sanharol, Salgueiro [des villes extérieures à Recife] [...] on va faire des activités sportives en ville, on va se promener... »*

Le quartier de Cordeiro constitue un exemple inverse : l'immobilité contrainte à laquelle la plupart des enquêtés sont confrontés est liée au manque de cohésion entre les habitants de l'ensemble résidentiel, aux conflits de voisinage, à l'insécurité, à l'indigence des services de proximité, ou encore à la pauvreté des relations sociales dans le voisinage (les opérations de relogement à Cordeiro ayant éloigné les nouveaux habitants de leur quartier d'origine). Dans le quartier où les activités et les services sont peu présents, on observe des mobilités pédestres plus lointaines que dans les deux autres zones. Celles-ci traduisent l'obligation qu'ont les riverains de s'éloigner du domicile pour accéder aux différentes ressources de la ville.

L'immobilité « volontaire », qui correspond à un choix de vie pour de nombreux habitants âgés, à Brasilit et à Vila Arraes surtout, ne présente toutefois pas que des avantages. En effet, elle favorise souvent des logiques « d'entre-soi », préjudiciables à l'ouverture et à l'inclusion sociale des habitants vers l'extérieur. Les mobilités en dehors du quartier se limitent souvent à la famille et aux pratiques religieuses, avec des habitants appartenant à la même classe sociale et à la même génération. Les visites aux membres de la famille se réalisent généralement dans d'autres zones pauvres de la ville, où les conditions de vie sont analogues. On observe la même logique avec les clubs de troisième âge, qui regroupent des personnes d'âge et de statut social très proche :

« Avec le groupe [association du troisième âge] on va faire du sport au Geraldão [Gymnase public], ils réservent l'endroit et on y va... après il y a aussi des réunions ou des fêtes à tel ou tel endroit et on y va aussi, c'est toujours les mêmes qui y vont et comme ça on y va tous ensembles » (Carla, 73 ans, Brasilit).

Selon Rita, présidente de l'Institut de Recherches et Etudes pour le Troisième âge, l'entre-soi des groupes du troisième âge de Recife est important : 95% des membres qui les composent sont des femmes et tous proviennent des milieux populaires. En définitive, quand bien même les habitants sortent de leur quartier de résidence, les lieux fréquentés dans la ville, notamment lors des visites à des membres de la famille, restituent un contexte proche de celui vécu sur le lieu de résidence. Pour Lautier (2000 :73), il s'agit d'une mobilité « vaine », « cinétique » qui *« n'apparaît plus comme un moyen pour changer sa situation, mais seulement comme le déplacement ailleurs des mêmes conditions »*.

7.2. Le potentiel d'immobilité et la réduction des mobilités contraignantes, des marqueurs d'inégalités entre les individus ?

Les personnes âgées ne sont pas toutes en égale condition pour déployer des tactiques de limitation volontaire des mobilités leur permettant d'améliorer leur confort de vie. Ce « potentiel d'immobilité », qui est une ressource comme nous l'avons vu dans le chapitre 6, est inégalement réparti entre les individus. Ces inégalités sont principalement liées au réseau social et familial des personnes âgées. Les caractéristiques des membres de la parentèle, ainsi que leur localisation résidentielle, déterminent en grande partie la capacité des individus à réduire leurs déplacements et à limiter les mobilités contraignantes. Les ressources familiales, quand elles existent et quand elles fonctionnent, permettent à certains enquêtés de maîtriser leurs mobilités et leur immobilité, contrairement à beaucoup d'autres qui les subissent.

7.2.1. La nature des réseaux sociaux : la clé d'une immobilité maîtrisée

Composé de la famille, du voisinage ou encore des amis, le réseau social joue un rôle spécifique dans la capacité des individus à contrôler leurs (im) mobilités quotidiennes. À côté des voisins ou des amis proches, qui constituent un réseau relationnel facilitant la vie quotidienne des aînés autour du domicile, la famille est également déterminante dans le déploiement des tactiques d'immobilité. 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.

Les inégalités observées dans l'immobilité reposent sur plusieurs facteurs : la taille de la famille, les relations qu'entretiennent ses membres, la densité du réseau relationnel local en dehors de la famille, mais aussi les caractéristiques sociodémographiques des individus. Parmi tous ces facteurs, le principal est sans doute l'aide apportée par les enfants, auprès de qui les personnes âgées délèguent le plus fréquemment leurs mobilités, notamment des femmes qui, comme nous l'avons évoqué dans le chapitre 4, constituent une aide prépondérante dans le quotidien des habitants. En effet, l'entraide entre femmes est plus marquée que chez les hommes et elle représente un atout majeur, tant dans l'accès à la mobilité que dans la réduction volontaire des déplacements des personnes âgées. Ainsi dans le cas de l'aide apportée pour les achats alimentaires, une grande partie est assurée par des femmes :

« C'est ma fille qui fait les courses là-bas à l'Arco Iris [supermarché du quartier] et dans un autre petit marché un peu plus loin...moi je ne veux pas entrer dans l'Arco Iris » (Julha, 65 ans, Brésil) ;

« C'est elle [sa fille] qui fait les courses parce que moi je peux passer des heures à la caisse. Il y a des choses que moi je ne sais pas acheter [l'enquêtée est analphabète et ne sait pas lire les prix]. Elle, elle sait déjà combien je dépense par mois... moi je ne peux pas savoir si avec ce que j'achète, j'aurais assez d'argent pour finir le mois » (Eulalia, 65 ans, Brésil).

Enfin, 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 tous 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)

7.2.2. Le soutien matériel de la famille, un apport important dans la réduction des déplacements quotidiens

Pouvoir se déplacer dans de bonnes conditions et choisir de réduire ses mobilités quotidiennes suppose généralement un coût économique pour les habitants. Les personnes âgées dont les revenus sont suffisants pour couvrir leurs besoins élémentaires (se nourrir, se vêtir, payer les factures d'eau et d'électricité, acheter des médicaments, etc.) peuvent faire appel à des services de livraison à domicile ou accéder aux outils des nouvelles technologies (téléphone portable ou internet par exemple). Elles présentent les profils les plus favorables aux réductions volontaires des mobilités quotidiennes. A l'opposé, les habitants qui ne peuvent faire face aux coûts des services de livraison à domicile ou qui n'ont pas accès aux moyens de communication moderne (voiture, internet, etc.) se voient dans l'obligation de réaliser des déplacements quotidiens contraignants, à pied ou en bus, qui peuvent nuire à leur état de santé (augmentation du stress, difficultés physiques lorsque les mobilités impliquent un effort important, etc.).

Les revenus des autres membres du ménage où vit la personne âgée sont aussi à prendre en considération dans le potentiel d'immobilité des enquêtés. En effet, plus la famille dispose de moyens, plus les aînés auront la possibilité de choisir entre se déplacer ou rester immobiles. Déjà évoqué dans le chapitre 4, le soutien de la famille et de l'entourage est omniprésent dans le parcours des habitants et il est bénéfique aux aînés à la fois dans la réduction des mobilités et dans l'amélioration du confort des déplacements qui sont maintenus, avec l'accompagnement des personnes âgées en voiture ou en bus par exemple. A l'opposé, lorsque les membres de la famille connaissent des problèmes économiques et qu'ils dépendent matériellement des aînés, ces derniers sont inévitablement limités dans leurs mobilités :

« Dès que j'ai un peu d'argent, tout part pour mon fils, je veux juste qu'il fasse des études, ici il a beaucoup de jeunes drogués...ma seule préoccupation c'est qu'il fasse des études [...] je

n'ai pas d'argent pour autre chose, je ne vais plus en ville acheter comme je le faisais avant, je reste toujours à la maison » (Linda, 63 ans, Cordeiro)

« On doit tous faire attention parce qu'aucun d'entre eux ne travaille [les quatre enfants qui résident avec l'enquêté], et c'est que moi qui perçoit des revenus ici...on ne peut plus rien faire, on a à peine de quoi manger, ma femme voudrait aller vivre ailleurs mais avec eux c'est compliqué » (Diego, 73 ans, Cordeiro)

Dans ces deux cas, les nécessités des personnes dépendantes tendent à devenir prioritaires par rapport aux besoins des aînés, qui n'ont plus d'argent à dépenser, ce qui limite mécaniquement leurs sorties. A l'inverse, les personnes âgées qui ont la chance de recevoir une aide financière de leurs enfants, ou un accompagnement dans les déplacements quotidiens, ont à la fois plus d'argent à dépenser et plus de facilité matérielle pour sortir :

« Grâce à Dieu, toutes mes filles travaillent et elles me donnent toujours un petit quelque chose...tous les fins de mois, quand elles reçoivent leur paye, elles me donnent toujours un peu d'argent pour que je n'aie pas à demander aux autres, pour que je puisse faire mes affaires ! Si je veux acheter quelque chose pour la maison par exemple, je peux y aller en taxi au lieu de demander à quelqu'un de m'accompagner » (Flavia, 67 ans, Brasilit)

Grâce aux revenus complémentaires fournis par la famille, les personnes âgées augmentent leurs possibilités de choisir : elles peuvent à la fois circuler dans de meilleures conditions, comme ici en taxi, et s'équiper plus facilement d'outils technologiques comme le téléphone portable ou internet, qui permettent de communiquer sans se déplacer. L'utilisation des TIC permet la mise en place d'une mobilité « virtuelle », désignée par Torres (2009) comme étant la capacité des individus à faire circuler de l'information sans se mouvoir physiquement. Les habitants peuvent ainsi développer une compétence à se mouvoir de multiples façons (ce que l'auteur appelle l'*hypermobilité*), physiquement mais aussi virtuellement. A titre d'exemple, Sonia (83 ans, Brasilit) qui dispose d'un téléphone portable peut à tout moment se communiquer avec sa fille motorisée et la solliciter dans l'accompagnement de ses sorties. Les outils utilisés par les enquêtés peuvent ainsi susciter des mobilités réelles grâce aux personnes de leur entourage.

Ainsi, pouvoir déléguer des mobilités ou se faire accompagner dans ses déplacements dépend souvent des moyens matériels dont dispose l'individu de son entourage. Nous verrons dans la section suivante que la localisation résidentielle des membres de la famille joue également un rôle important dans le type de soutien apporté aux personnes âgées.

7.2.3. La localisation résidentielle de la famille et la proximité des ressources matérielles, un enjeu important dans le potentiel d'immobilité

Si la réduction des mobilités est rendue possible pour certains habitants, ce potentiel est fortement lié à la présence de ressources à proximité du domicile. En fonction des distances qui séparent le lieu de résidence des personnes âgées de leur réseau familial ou encore des

aménités du quartier (commerces et services), dépendront les capacités des enquêtés à limiter leurs déplacements.

a) La localisation résidentielle des membres de la famille et le potentiel d'« immobilité » des aînés

La proximité des membres de la famille est a fortiori incontournable dans la réduction des mobilités. Comme on l'a déjà évoqué, ces derniers jouent un rôle fondamental dans les pratiques de délégation de mobilités et dans la réduction des mobilités contraignantes. L'enquête nous a permis d'identifier différents types de soutien 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 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. Plus le réseau social s'éloigne du lieu de résidence des enquêtés, plus les aides envers les aînés tendent à diminuer et à se spécifier davantage.

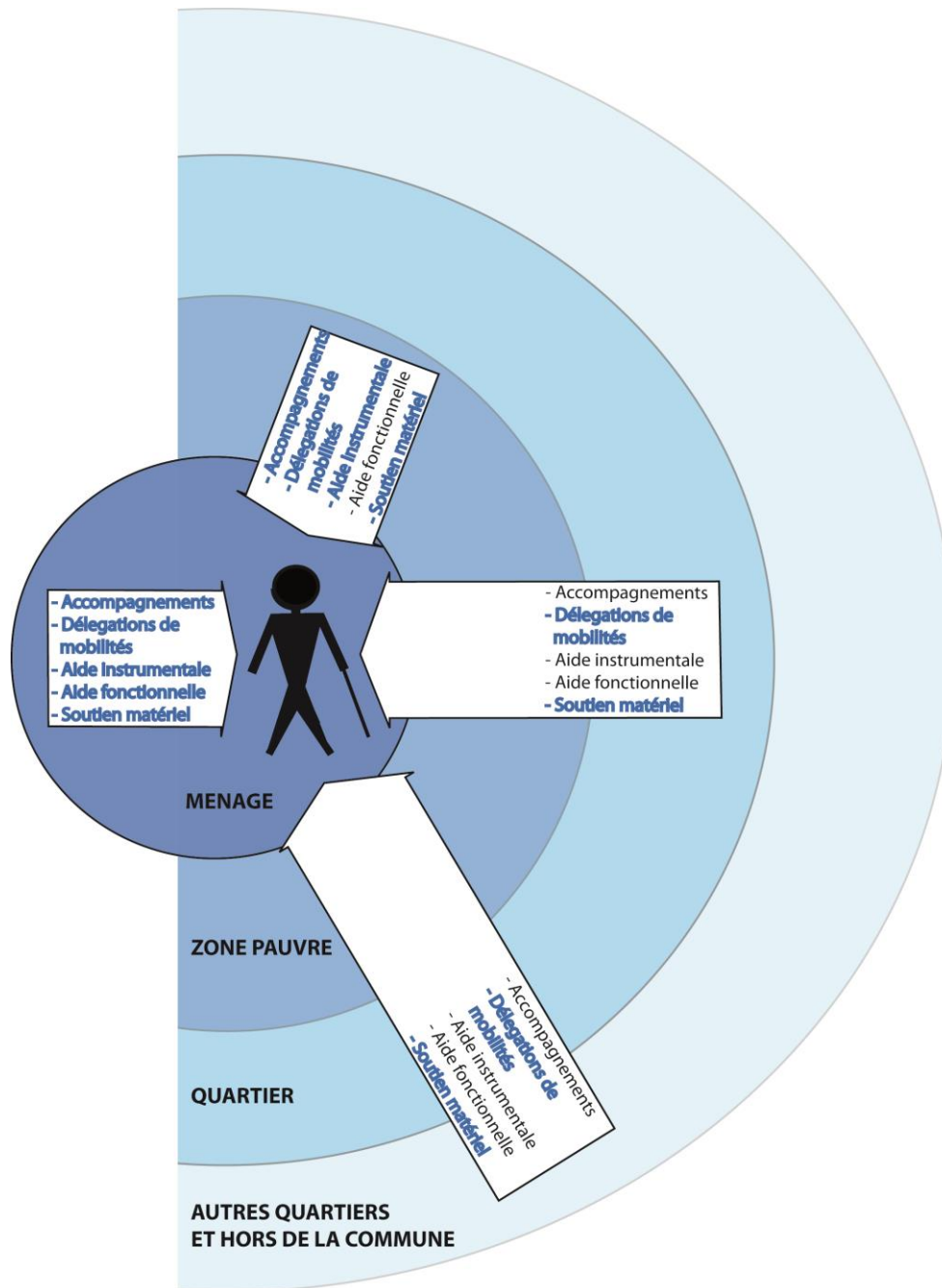
« Les examens que je suis en train de faire en ce moment, c'est chez un médecin privé, c'est ma fille qui habite à Boa Viagem [un autre quartier de la ville de Recife] qui paye. C'est elle qui est allée voir ce médecin et a pris un rendez-vous pour moi » (Atila, 75 ans, Vila Arraes).

« Mes filles [qui résident avec l'enquêtée] m'aident pour tout, elles m'aident ici à la maison, elles aident avec les courses et s'il y a besoin de chose à la maison elles vont acheter [...] pour le reste, elles m'aident pour tout [...] moi je ne fais même pas le ménage, c'est les filles qui le font [...] les deux qui travaillent à l'usine ne travaillent pas le samedi alors elles s'occupent de l'entretien de la maison » (Flavia, 67 ans, Brasilit)

« Ma fille qui habite tout près ici m'aide, elle m'aide à payer les factures [...] elle m'accompagne partout, elle vient me voir tous les jours [...] quand j'ai besoin de médicaments, c'est elle qui va en acheter » (Amanda, 78 ans, Vila Arraes).

Le schéma (Figure 45) montre que le réseau familial résidant dans d'autres quartiers de la ville ou en dehors de celle-ci n'apporte qu'un soutien limité aux personnes âgées. Ce dernier se traduit par des aides matérielles et/ou par des délégations de mobilité.

Figure 45. Types de soutien apportés aux personnes âgées en fonction de l'éloignement résidentiel des membres de la parentèle – 2013, Recife



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

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.

Nous pouvons ainsi dresser un constat important : l'immobilité ou la réduction des mobilités des personnes enquêtées n'est possible que si celle de la parentèle augmente, à travers les délégations de mobilité ou l'accompagnement des personnes dans leurs déplacements. Notre enquête ne nous a toutefois pas permis de saisir les effets précis de « l'immobilité » des

personnes âgées sur les mobilités de la parentèle qui lui prodigue son aide. Pourtant, les « immobiles » pourraient avoir une influence significative sur les pratiques des « mobiles ». C'est cette question qui est abordée dans la section suivante.

b) La proximité des commerces et services et l'ancrage dans le quartier de résidence

Les commerces et services situés dans le quartier, favorisent les mobilités à faible distance du domicile. 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. Ainsi, les habitants se rendent sur le point de vente une première fois ou contactent les commerçants par téléphone et commandent les produits dont ils ont besoin. L'exemple le plus couramment observé lors de notre enquête était celui de la livraison de denrées alimentaires, préalablement définies par les habitants et souvent livrées une fois par mois par les commerçants. Les courtes distances de livraison permettent d'en réduire le coût, qui reste ainsi abordable pour un grand nombre d'habitants. Ainsi dans l'enquête, personne n'a déclaré dépenser plus de 10 reais⁵¹ 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 ainsi expliquer le fait qu'aucun enquêté de Cordeiro ne fait appel à ce type de services.

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 néanmoins part de ses difficultés à payer le taxi et souligne qu'il s'agit plus d'une obligation que d'un choix réel. L'éloignement des commerces, bien qu'il se mesure en centaines de mètres, rend leur accès plus difficile, notamment pour les habitants connaissant des problèmes de santé qui peuvent dissuader de réaliser ces déplacements.

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 jamais bénéficié des visites des agents de santé par exemple. 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'attentes avant de se munir de médicaments ou d'obtenir une consultation.

⁵¹ 10 real correspondent à environ 3€40.

Perçues comme un atout dans la qualité de vie des enquêtés, les ressources de la proximité favorisent ainsi l'ancrage territorial des habitants dans leur espace de proximité ; un schéma visiblement idéal pour les aînés qui ont été enquêtés.

7.3. L'immobilité résidentielle au service des mobilités

Les résultats de notre recherche montrent que « l'immobilité » peut jouer un rôle important dans les pratiques de mobilités des habitants. Nous avons pu voir que les réductions des mobilités quotidiennes des personnes âgées pouvaient par exemple augmenter les déplacements de leur parentèle à travers les délégations de mobilité. Un autre exemple qui mérite d'être développé ici est l'influence des sédentaires dans les pratiques de mobilité des itinérants. L'« immobilité » résidentielle des uns peut en effet déterminer la mobilité résidentielle des autres et par conséquent, avoir un impact sur les mobilités quotidiennes de ces derniers.

Différentes études englobant les questions des mobilités résidentielles et leurs impacts sur le territoire urbain ont montré que les pratiques résidentielles des habitants transforment la configuration socio-spatiale des villes. A l'inverse des choix résidentiels des populations aisées et des classes moyennes, relativement ouverts, les choix des plus démunis sont très contraints, du fait de la ségrégation qui fragmente la ville et de la nécessité, de rester à proximité du lieu de résidence des autres membres de la parentèle (Dureau, 2006a). Ce sont donc les « immobiles », dont l'implantation résidentielle antérieure, qui influencent en partie les trajectoires résidentielles des nouveaux arrivants ou des générations plus jeunes, comme on a pu l'observer au début de ce chapitre. Dans un autre contexte géographique, celui de Dakar étudié par Lessault (2013), les premiers occupants des quartiers périphériques de la ville jouent un rôle important dans l'attribution des lots de terres ou des logements aux nouveaux arrivants. Cet exemple fait écho aux mouvements d'invasion que l'on retrouve dans le processus d'urbanisation de Recife où les premiers habitants ayant pris possession d'une surface importante de terre pouvaient ensuite fixer sur place d'autres membres de leur famille ou de leur entourage sur leur parcelle, à titre temporaire ou à plus long terme.

Ainsi, les entraides familiales, à travers les cohabitations par exemple, mais également la possibilité pour ces groupes d'investir des lots de terre de façon irrégulière et d'y édifier des constructions informelles, ont permis la densification des zones pauvres de la ville et, simultanément, ont confirmé la composition sociale modeste de ces quartiers. Cette « immobilité résidentielle » des pauvres, qui correspond au processus de stabilisation évoqué dans le chapitre 4 (avec l'accession à la propriété du logement), n'est pas seulement un gage de conditions de vie meilleures que celles vécues par les locataires itinérants. C'est aussi un point d'ancrage, qui permet de fixer d'autres ménages plus jeunes ou plus vulnérables.

« L'immobilité » des personnes ancrées sur un lieu de résidence peut donc être un déclencheur de mobilités pour d'autres personnes qui ne sont pas encore propriétaires d'un logement. Ainsi, les trajectoires résidentielles de nombreux individus aux conditions de vie

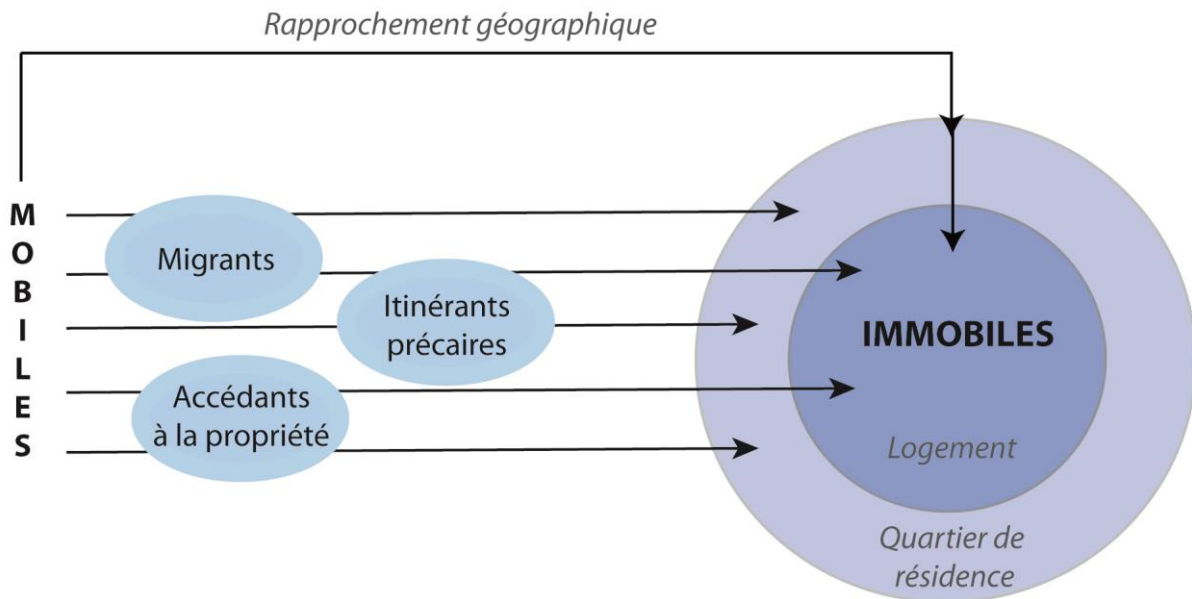
précaires dépendent souvent des habitants qui jouissent d'une certaine stabilité socio-économique et résidentielle. Tel est le constat dressé dans l'observation des migrations des campagnes-vers la ville : les migrants démunis ont compté sur le soutien de la famille ou des connaissances déjà installées à Recife pour se faire héberger, de façon provisoire ou à long terme, à leur arrivée. Ainsi sur 41 enquêtés qui ont réalisé une migration vers Recife, 16 évoquent avoir été hébergés par un membre de la famille lors de leur arrivée en ville.

Ce rôle de pivot peut intervenir à un autre stade du cycle de vie, lorsque les enfants ayant déjà décohabité retournent au domicile parental, suite à des difficultés économiques, ou à des ruptures familiales qui les poussent à trouver refuge chez leurs parents. Les « immobiles », ou plus précisément les habitants ayant acquis une certaine stabilité résidentielle, peuvent donc jouer un rôle dans la trajectoire résidentielle des « mobiles » en situation de vulnérabilité.

Ce rapport entre mobilités et immobilités sous-tend des stratégies collectives, principalement des formes d'entraide entre les membres d'une même famille. Les sédentaires ou « immobiles » contribuent alors à l'émancipation résidentielle voire à l'ascension économique des « itinérants vulnérables », pour qui l'hospitalité et le soutien des premiers leur confère une chance de s'en sortir. Selon Bergeon (2013), l'immobilité résidentielle serait alors créatrice de mobilité, de circulation, lorsque les itinéraires résidentiels sont définis par les réseaux familiaux ancrés sur le territoire et que les sédentaires rendent possible un nouveau départ pour les mobiles qui ont bénéficié de leur accueil. Les témoignages recueillis dans notre enquête confirment cette tendance : l'hébergement provisoire chez un membre de la famille a permis un soulagement pour de nombreux enquêtés qui traversaient une période de crise dans leur parcours de vie. Ces périodes « d'immobilisation temporaire » peuvent représenter une réelle transition vers de meilleures conditions de vie. « L'immobilité » ou la sédentarité des uns peut donc signifier une réelle ressource pour les autres (Figure 46).

Par ailleurs, si les immobiles accueillent parfois les itinérants précaires, la stabilité résidentielle des premiers peut également contribuer à un rapprochement géographique des seconds (Figure 46). Ce schéma s'applique principalement aux membres d'une même famille et ce sont souvent les enfants qui, après avoir quitté le domicile familial, cherchent à devenir propriétaire à proximité du lieu de résidence de leurs parents.

Figure 46. Le lieu de résidence des « immobiles » et leur influence dans la trajectoire résidentielle des « mobiles » - Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Réalisation : Pamela Quiroga

Le déficit chronique de logements en ville, surtout pour les classes populaires, pousse de nombreux jeunes ou personnes en phase de vulnérabilité à se tourner vers la famille qui constitue une solution facile d'accès. De la même façon, la pénurie croissante de foncier dans la ville-centre génère un processus de densification résidentielle qui affecte aujourd'hui de nombreuses zones pauvres, comme Brasilit, où la construction de logements neufs est surtout envisageable à travers la verticalisation du bâti préexistant, ce qui favorise les situations de cohabitation, entre parents ou entre personnes sans liens de parenté.

7.4 (Im)mobilités et « capacités » : une nouvelle perspective dans l'analyse des inégalités de mobilité

La modestie relative des mobilités quotidiennes des personnes âgées n'est pas imputable uniquement à la dégradation de leur état de santé ou aux déficiences de l'offre de transports urbains. Elle peut également être le résultat d'un choix délibéré de se replier sur le logement et les espaces de proximité qui l'entourent. Si le paradigme de la mobilité considère la mobilité comme une alternative aux inégalités et à la ségrégation socio-résidentielle, a encore peu pris en considération la spécificité de certaines pratiques individuelles. La population étudiée dans cette thèse nous a permis de voir que les individus n'éprouvaient pas toujours le désir de sortir et de se mouvoir dans l'ensemble de la ville. Les pratiques des personnes âgées dans les espaces de proximité ne sont donc pas exclusivement le reflet des difficultés vécues au quotidien, ou la conséquence d'une assignation à résidence mais peuvent aussi être le

résultat de choix ou de simples tactiques et d'accommodements, dans le but de préserver ou d'améliorer leurs conditions de vie.

Ce constat nous oblige à réinterroger les notions d'égalité ou d'inégalité qui semblent difficilement universalisables à tous les individus. Sen (1992 : 10) souligne ainsi que « *vouloir l'égalité sur ce que l'on a placé au « centre » de la pratique sociale, c'est par là même accepter l'inégalité dans les lointaines « périphéries »* ». Ainsi, si les politiques de transport peuvent assurer la desserte de lignes de bus sur l'ensemble de la ville par exemple, elles ne garantissent pourtant pas un accès généralisé à ce moyen de transport. Comme notre étude l'a montré, bien que les personnes âgées bénéficient de la gratuité des transports collectifs, l'inadéquation entre l'offre et les besoins réels des personnes âgées pauvres dissuade souvent ces dernières d'en faire usage. Pour certains habitants, l'objectif premier des déplacements (se rendre d'un point A à un point B) n'est pas la seule motivation dans le choix de réaliser ou pas une mobilité. Les conditions de déplacements, bonnes ou mauvaises, sont également déterminantes dans le choix entre mobilité et immobilité. Les personnes âgées tendent à réduire les déplacements contraignants quitte à sacrifier l'intérêt porté au motif de mobilité. C'est ainsi que Kaufmann (1999 :11) souligne que « *la pratique modale prime sur la destination* ». Dans le cas de Recife, les enquêtés qui déplorent le service des transports collectifs de la ville, en raison d'une offre insuffisante, inconfortable, onéreuse et excessivement lente, ainsi que des discriminations exercées par les chauffeurs ou les autres usagers des bus, ce qui les incite à réduire leurs déplacements, en pouvant renoncer à la finalité première de ces déplacements (accéder à un lieu de destination).

Selon Sen (1992 :17), les égalités ou les inégalités ne peuvent pas être clairement définies en raison de « *l'hétérogénéité fondamentale des êtres humains et la multiplicité des variables en fonction desquelles on peut évaluer l'égalité* ». Considérant que les projets de vie, les aspirations ou encore les ambitions peuvent diverger d'un individu à l'autre, ne vaudrait-il mieux pas se pencher davantage sur le potentiel, la « *capabilité* » de chaque individu à réaliser ce dont il désire ?

7.4.1. La complexité des inégalités entre individus : l'observation à travers les pratiques et les capacités

Notre recherche est centrée sur l'identification des inégalités entre des individus a priori semblables d'un point de vue sociodémographique : les personnes âgées des zones pauvres de Recife. Cette entrée nous a permis de dresser deux constats principaux : le premier est que malgré le profil convergent des populations étudiées, celle-ci subissent des inégalités de mobilité parfois importantes. Le deuxième constat, sur lequel nous nous attarderons davantage ici, est que les inégalités de mobilité entre individus ne sont pas forcément le reflet d'une plus grande précarité, pour les moins mobiles, ou au contraire de conditions de vie meilleures, pour les plus mobiles. Les différences observées également sur les aspirations des habitants, leurs affect ou encore leurs représentations de l'environnement urbain, de leur condition sociale. De même, ils divergent dans leur rapport à l'espace de proximité et à l'espace urbain dans son

ensemble, ou encore dans leur mode de vie à l'intérieur de leur logement. Certains aînés réalisent des sorties en dehors du quartier pour leurs loisirs alors que d'autres privilégient les activités près du lieu de résidence, même quand les autres quartiers de la ville leur sont accessibles. Les choix opérés ne peuvent pas se justifier uniquement à travers la variable « revenu » par exemple. L'identification des inégalités s'élargit également à la capacité de chaque individu à réaliser ce qu'il désire, ainsi qu'à la limite des moyens matériels ou immatériels dont il dispose. Pour reprendre la thèse de Sen, il ne suffit pas de tenir compte de « l'accomplissement » des individus, autrement dit de ce qui est effectivement réalisé, comme les pratiques de mobilité effectives, mais il faut se pencher aussi sur la « liberté d'accomplir » qui induit « *la possibilité réelle que nous avons de faire ce que nous valorisons* » (Sen, 1992 :55).

L'approche par la « liberté d'accomplir », en tenant compte des discours des enquêtés, nous a permis de distinguer différentes formes d'immobilités et par conséquent, d'identifier des individus qui éprouvaient de grandes difficultés à réaliser ce qu'ils souhaitaient. Ainsi Almira (80 ans, Vila Arraes) qui éprouve des difficultés pour marcher et qui s'occupe de son mari malade, est obligée de réduire la fréquence de ses déplacements liées à l'église, bien malgré elle : « *je vais à l'église Batista Jardim São Paulo ici dans le quartier.... maintenant je n'y vais que les dimanche parce qu'il n'y a personne pour m'accompagner en semaine et personne ne peut prendre soin de lui [son mari]... mais moi j'aime y aller deux ou trois fois par semaine...mais bon, maintenant je reste avec lui* ». Pour Nelson (68 ans, Vila Arraes), la situation est différente car il peut s'investir dans l'espace qu'il affectionne le plus : son logement : « *Moi je lui donne [à sa femme] des sous et c'est elle qui fait les achats... moi je suis comme ça, je n'aime pas faire les courses... je les faisais avant, quand j'étais célibataire, mais maintenant je n'y vais plus, je préfère rester tranquille à la maison* » (Nelson, 68 ans, Vila Arraes). A travers ces deux exemples, nous observons une même tendance, celle d'un repli sur le logement, mais qui correspond à deux situations et deux modes de vie opposés.

Les inégalités de mobilité et, de façon concomitante, les conditions de vie des habitants, se dessinent à travers l'identification des différents moyens dont disposent les habitants qui rendront possible ou non la réalisation de leurs aspirations personnelles. Les données collectées dans l'enquête ne nous permettent pas de quantifier ou de dresser une liste exhaustive des facteurs qui faciliteraient le passage à la « liberté d'accomplir ». Néanmoins, nous avons pu constater que l'entraide familiale et un environnement favorable (présence d'aménités à proximité du domicile) s'avèrent essentiels pour une relative maîtrise des mobilités. Par ailleurs, en tenant compte à la fois des représentations, des aspirations personnelles et des moyens matériels ou immatériels des habitants pour réaliser ce dont ils désirent, on constate que l'éventail de choix des individus peut varier considérablement d'une personne à une autre, quand bien même les caractéristiques sociales et contextuelles les rapprochent.

7.4.2. *Le bien-être et les pratiques sur le territoire : la capacité dans les inégalités*

Comment peut-on mesurer les inégalités entre individus ? Comment distinguer l'individu vulnérable, empêché de se déplacer quand bien même il le souhaiterait, de celui qui a choisi de ne pas se déplacer ? Les travaux de Sen (1992) identifient une composante intéressante dans l'analyse des inégalités : le bien-être. Selon l'auteur, le bien-être d'un individu, défini par sa qualité de vie, s'évalue selon un jugement porté sur les « fonctionnements » qui structurent une vie, c'est-à-dire selon l'ensemble d'états et d'actions : « *les fonctionnements pertinents peuvent aller de l'élémentaire – avoir suffisamment à manger, être en bonne santé, échapper aux maladies évitables et à la mortalité prématurée, etc. – au plus complexe – être heureux, rester digne à ses propres yeux, prendre part à la vie de la communauté, etc.* » (ibidem, p. 65). Ainsi, chaque fonctionnement « positif » peut être différent en fonction de des individus et par conséquent, la définition du bien-être est difficilement universalisable. Pourtant, comme on a pu le voir dans la thèse, il est relativement aisé d'identifier ce que les individus jugent bon ou mauvais, ce à quoi ils aspirent dans leurs projets de vie, les événements ou faits qu'ils considèrent comme des échecs ou des réussites, etc. L'intérêt ici n'est pas de tenter de définir le bien-être comme une valeur absolue mais d'envisager cette variable comme un objectif important dans la vie quotidienne des habitants. En effet, les individus sont supposés agir selon ce qu'ils estiment bon pour l'amélioration de leurs conditions de vie ou encore pour la sauvegarde des biens qui sont importants à leurs yeux comme composante du bien-être. De cette façon, il serait utile de connaître la « capacité » des individus à tendre vers ce bien-être, ce qui pourrait nous donner de nouvelles orientations quant à l'analyse des inégalités dans les pratiques quotidiennes.

La notion de capacité développée par Sen (1992) invoque la liberté des individus à réaliser ce à quoi ils aspirent. Renvoyer l'idée de capacités aux différentes pratiques observées sur le territoire pourrait permettre d'approfondir l'analyse des inégalités de mobilité qui, comme on l'a souligné dans cette troisième partie, ne peuvent se réduire aux liens mécaniquement attribués entre mobilité et réussite sociale ou entre immobilité et vulnérabilité. Les « capacités » tiennent ainsi compte de deux dimensions⁵² qui pourraient être utiles à l'analyse des inégalités : la capacité de choix et la capacité de réalisation (Munck, 2008).

La première dimension – la capacité de choix – constitue la première condition dans l'accès au bien-être, qui est ici étroitement lié à la liberté individuelle, où les habitants doivent disposer d'un éventail de choix plus ou moins important pour que chaque action ou état soit issu d'une décision délibérée et non pas d'un choix par défaut. La capacité de choix est alors une « méta-disposition » qui reflète « *la capacité d'ordonner options, habitudes, dispositions*

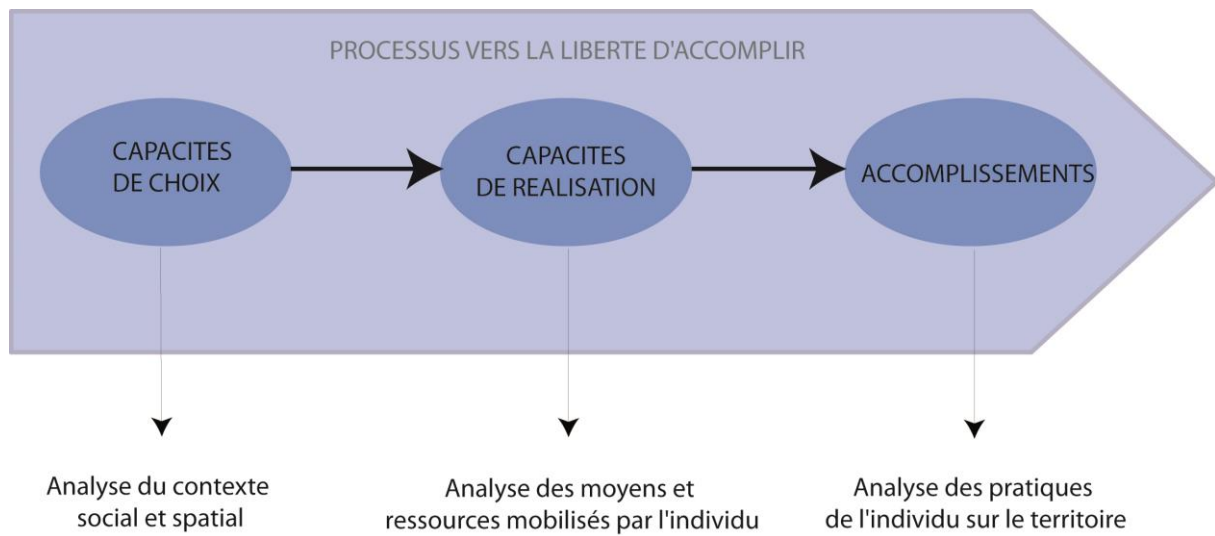
⁵² Sen aborde en réalité trois dimensions des « capacités » : la capacité de choix, la capacité comme potentiel d'épanouissement et la capacité de réalisation. La deuxième capacité ne sera pas ici abordée puisqu'elle intègre un processus cognitif qui pourrait opposer la liberté individuelle aux « *théories qui restreignent, réduisent, nivellent et homogénéisent la diversité et l'hétérogénéité des accomplissements que peut poursuivre l'humanité libre* » (Munck, 2008 : 25-26), difficilement saisissable dans le cadre de notre étude. Elle renverrait donc à la capacité des individus à s'épanouir malgré les différentes barrières que leur impose une société qui tend à universaliser la définition d'épanouissement, de bien-être ou encore de liberté.

selon des raisons librement consenties » (Munck, 2008 :24). Dans une perspective d'analyse des inégalités il est alors important d'identifier, dans un premier temps, les choix qui s'offrent à chaque individu. Dans un second temps, il est important Bien que ces derniers puissent favoriser le processus qui mène au bien-être des individus, il est toutefois essentiel de compléter l'analyse en tenant compte de l'hétérogénéité des modes de fonctionnement des habitants qui détermineront le degré d'importance des choix qui s'offrent à eux dans la réalisation de ce qu'ils désirent.

La deuxième dimension – la capacité de réalisation – revient à articuler ce que les individus désirent, ce dont ils disposent pour le mettre en œuvre et ce qu'ils peuvent réellement concrétiser. En d'autres termes, la capacité de réalisation est de pouvoir « *mener réellement la vie qu'on s'est choisie* » (Munck, 2008 : 26). Les deux dimensions sont essentielles afin d'appréhender la position de chaque individu dans la société et d'identifier les inégalités entre habitants. L'accent mis sur l'analyse des « accomplissements », ce qui est réalisé effectivement, soit ici les pratiques de mobilité quotidienne, ne suffit pas à discerner l'ensemble des inégalités entre individus (Figure 47).

Les choix et les accomplissements des habitants peuvent dépendre aussi des différentes ressources dont ils disposent : le montant des revenus, les caractéristiques du lieu de résidence, l'étendue du réseau social, les conditions d'accessibilité aux différents moyens de transport, etc. Pourtant, quand bien même les habitants disposeraient de moyens identiques, la capacité d'en faire usage peut varier d'un individu à l'autre : « *Une même somme d'argent ne peut être utilisée de la même façon par un handicapé qui a des problèmes de santé incontournables, parce qu'il est immobile ou aveugle, et une personne bien portante qui peut consacrer ses investissements à autre chose que des fonctions de base comme la mobilité ou la perception visuelle.* » (Munck, 2008 : 27). L'observation des mobilités doit alors s'accompagner d'une analyse des capacités des individus à choisir et à réaliser ce qu'ils désirent dans le but d'identifier les inégalités présentes sur le territoire.

Figure 47. Processus vers la "liberté d'accomplir" dans l'identification des inégalités entre individus



Auteur : Pamela Quiroga

7.4.3. Le potentiel des réseaux sociaux dans la maîtrise du processus de réalisation

En tenant compte du bien-être des individus, des capacités dont ils disposent, ainsi que du contexte dans lequel cette recherche s'insère, nous pouvons émettre l'hypothèse que le bien-être des personnes âgées des zones pauvres de Recife dépendrait notamment de leur capacité à maîtriser les pratiques de mobilité sur le territoire. Vouloir et parvenir à rester immobile ou au contraire se déplacer autour du domicile ou dans toute la ville nécessitent une ressource indispensable qui a été évoquée tout au long de la thèse : le réseau social et principalement la famille. En effet, les entraides intergénérationnelles jouent un rôle prédominant pour le bien-être des personnes âgées, qui à travers cette ressource augmentent leur diversité de choix, de possibilités et d'opportunités au quotidien et au long de leur parcours de vie. A ce titre Sen (cité par Munck, 2008) évoque la « capacité socialisée » des individus qui dépend à la fois des « supports sociaux », que nous avons précédemment évoqués, et de « l'action collective » qui renvoie à « une forme intentionnelle, parfois très volontariste, de constitution de capacités nouvelles par association » (p. 31). Il est alors indispensable, selon l'auteur, de situer les individus dans leur environnement quotidien afin de saisir à la fois les capacités « intrinsèques aux individus » et le potentiel de nouvelles capacités que peut (ou pas) leur procurer le contexte naturel et social dans leur processus de réalisation. L'action collective est, de ce point de vue, un paramètre essentiel dans la multiplication des capacités individuelles : « un syndicat, ou une maison des jeunes, n'importe quel collectif organisé,

permet de générer des possibilités de choix individuelles, offre de nouvelles finalités et donne des moyens pour les réaliser. » (ibidem, p. 31)

Si notre étude ne nous permet pas de mesurer avec précision l'impact du rôle des réseaux ou des mouvements sociaux sur le bien-être et sur les conditions de vie des habitants, les résultats exposés dans la thèse nous permettent néanmoins d'affirmer que l'existence d'un réseau social étendu augmente le potentiel des personnes âgées à maîtriser les pratiques de mobilité. Ce potentiel dépend également, comme nous l'avons déjà souligné, du profil sociodémographique des individus et des caractéristiques de leur de résidence.

Cependant, des études récentes soulèvent une constante évolution des rapports familiaux au sein des ménages qui vont parfois à l'encontre de l'idée de cohésion familiale traditionnellement observée en Amérique latine (Camarano, El Ghaouri, 2003). Comme nous l'avons évoqué dans le chapitre 4, les ménages unipersonnels au troisième âge sont en constante augmentation et les rares études qui se penchent sur cette question ne permettent pas d'affirmer avec certitude les raisons de ce constat. Ruptures familiales ? Décohabitations des enfants ? Décès du conjoint ? Montée de l'individualisme ? Nouvelles formes d'habiter ? Autonomie prolongée des personnes âgées ? L'ambiguïté posée sur les nouvelles pratiques habitantes nous conduit à interroger les véritables motivations qui les animent. En effet, s'agit-il d'une réelle volonté des aînés de vivre seuls plus longtemps ou subissent-ils des changements sociétaux qui les dépassent ? Une étude menée par l'ONU (Nations Unies, 2002) qui se penche sur les pratiques résidentielles des personnes âgées relève le rôle important des « préférences » dans l'analyse des formes de cohabitation. L'essor de l'individualisme est-il alors à l'origine de la diminution des cohabitations chez les aînés ? Selon cette même étude, bien que l'individualisme soit aujourd'hui favorisé par les nouvelles technologies et une nouvelle organisation de la production qui peuvent relayer en partie le rôle de soutien du réseau social, il ne suffit pas à justifier la diminution des cohabitations. En ce sens, les préférences des personnes âgées à demeurer isolées ont rarement fait l'objet d'études approfondies en raison notamment de la difficulté à les saisir. S'il s'avérait toutefois que le bien-être des personnes âgées dépend de leur capacité à réaliser la vie qu'elles souhaitent mener, alors l'analyse de leurs préférences, de leurs aspirations semble incontournable dans l'observation des inégalités.

Dans le cadre de notre enquête, parmi les personnes âgées qui résident seules, une moitié semble éprouver un sentiment de solitude important alors que l'autre moitié ne voit pas d'inconvénient majeur dans le fait de vivre seul :

« Depuis que ma femme est décédée je vis seul ici, je vis enfermé chez moi, je m'entends bien avec les voisins mais je ne fais plus rien, je voudrais retourner à l'intérieur [du Pernambouc], au moins là-bas j'ai de la famille » (Jorge, 71 ans) ;

« *Moi j'aime vivre seule, je vis avec mes voisins, mes cousins mais pour dormir j'aime être seule ! Chez moi je suis libre !* » (Monica, 65 ans)

On remarque que la moyenne d'âge de ces habitants (68,5 ans) est inférieure à la moyenne de l'échantillon (71,2 ans) et que leur état de santé leur permet de vivre de façon autonome. Les enquêtés les plus âgés, Alberto (80 ans, Brasilit) et Aurora (75 ans), qui connaissent une dégradation de leur état de santé reçoivent néanmoins une aide quotidienne de leur famille qui réside près de chez eux.

Dans un contexte de vieillissement et de pauvreté, l'évolution des systèmes familiaux, des entraides intergénérationnelles ou des pratiques de cohabitation pourraient bouleverser les conditions de vie des aînés qui, rappelons-le, sont généralement exclus des institutions spécialisées et des services d'assistance au troisième âge. Nous avons observé en effet que plus la distance géographique entre les personnes âgées et leur réseau social était importante, plus le soutien reçu et les interactions mutuelles diminuaient. La mise à distance des personnes âgées de leur réseau social (dans le cas des habitants de Cordeiro) ou l'augmentation du nombre de personnes âgées vivant seules pourraient alors représenter un risque pour les aînés, privés d'une partie des ressources qui forment aujourd'hui leur potentiel ou leurs capacités à maîtriser leurs mobilités quotidiennes.

De plus, si l'évolution des systèmes résidentiels peut représenter un risque pour la qualité de vie des habitants, certains auteurs remarquent également l'augmentation des conflits intergénérationnels au sein des familles qui dégradent fortement les conditions de vie d'une partie des personnes âgées. Les relations familiales instables et les mésententes au sein du ménage atteignent directement les personnes âgées, notamment lorsqu'il y a forte dépendance, en accentuant des comportements de repli ou encore en fragilisant leur état de santé (stress accru, dépressions, fatigue psychologique, etc.) (Ferreto, 2010). Les maltraitances vis-à-vis des personnes âgées, qu'elles soient physiques, matérielles (abus économiques ou des biens), affectives (négligences, abandons) ou psychologiques, sont en perpétuelle augmentation et représentent une menace inquiétante quant à la dégradation des conditions de vie des aînés au Brésil (Gondim, 2011).

Alors que Sen met l'accent sur le rôle de l'association des individus dans la création de nouvelles capacités, Ferretas (2008) approfondit ce raisonnement en introduisant la « dimension collective de la liberté ». Pour l'auteure, l'initiative collective ne suffit pas pour justifier la démultiplication d'éventuelles capacités individuelles, puisqu'elle omet « l'exercice de la liberté de l'individu » qui dépend également du collectif « *en ce que l'articulation à autrui joue un rôle fondamental dans la détermination de l'étendue de la liberté individuelle* » (p. 285). Ainsi, la liberté individuelle pourrait fondamentalement dépendre du collectif puisque « *sans lui, certains accomplissements individuels seraient impossibles car c'est lui qui est le siège de certaines capacités dont dépend la réalisation de ces accomplissements individuels* » (p. 286). En ce sens, les interactions sociales, qu'elles

soient positives ou négatives, ont une influence sur la capacité des individus à mener la vie de leur choix. Il nous a semblé que cette dimension collective était particulièrement intéressante dans le cadre de notre recherche car des différents groupes (famille, communauté, voisinage, etc.) auxquels les individus appartiennent dépendent à la fois la capacité de choix et la capacité de réalisation. En effet les enquêtés ont vu leur éventail de choix s'élargir ou au contraire se rétrécir en fonction, par exemple, des caractéristiques de leur réseau familial : plus les individus disposent de membres de la famille, avec qui ils maintiennent des liens étroits et de bonnes relations, à proximité du lieu de résidence, plus leurs chances de recevoir des aides diversifiées et régulières augmentent. A travers le soutien familial, les aînés démultiplient alors les choix dont ils disposent et puisent ainsi dans ces nouvelles ressources dans le but de se rapprocher au plus près de la situation optimale qu'ils désirent.

Ce schéma est transposable à plusieurs échelles d'analyse et constitue une entrée sur laquelle les études liées aux inégalités pourraient plus amplement se reposer. L'impact du collectif sur la liberté individuelle est en effet déterminant dans le contexte étudié : l'analyse comparative entre les trois zones sélectionnées présente un large panel de « capacités » individuelles en fonction de l'appartenance à telle ou telle communauté. Le processus de désintégration sociale observé entre les habitants de l'ancienne zone pauvre de Brasília Teimosa qui cohabitent aujourd'hui dans le *Conjunto Cordeiro* avec des communautés issues d'autres zones pauvres de la ville, a privé ces individus d'un certain nombre d'opportunités qui émanaient de façon directe ou indirecte des formes d'organisation collective dans l'ancien quartier de résidence. La forte cohésion sociale de l'ancienne communauté avait créé un environnement hospitalier, malgré des conditions d'habitat précaires, qui procurait un fort sentiment de sécurité chez les habitants. Les entraides, l'attachement à l'espace de proximité, la participation collective et la protection mutuelle du voisinage évoqués dans les entretiens (et attestés par ailleurs dans les zones pauvres de Brasilia et Vila Arraes) diminuaient le risque d'isolement socio-spatial des personnes âgées. Les enquêtés de Cordeiro regrettent leur ancien lieu de résidence et la pauvreté des relations de voisinage dans leur nouveau quartier ; les conflits et les comportements déviants constatés au sein de l'ensemble résidentiel favorisant le repli des enquêtés sur leur logement. Malgré la qualité relative du logement et des services domestiques (eau, assainissement, collecte des déchets), les difficultés à établir une organisation collective et solidaire dévalorisent de fait ces nouvelles ressources.

Ferreras (2008) souligne par ailleurs que les ressources doivent être distribuées convenablement entre les individus qui forment le collectif car « *sans distribution partagée des ressources au sein du collectif, l'exercice de la capacité collective ne pourra généralement pas se produire* ». L'auteure identifie deux types de *ressources distribuées* : les ressources cognitives, qui correspondent au savoir, aux informations transmises, et les ressources pratiques qui font référence aux droits dont disposent les individus. L'équité dans la répartition de ces ressources est, selon l'auteur, indispensable pour l'accomplissement individuel au sein d'un collectif. En tenant compte de la notion de « ressource distribuée » de

Ferretas, de nombreuses lacunes apparaissent alors dans la distribution des ressources disponibles dans l'ensemble Cordeiro. Tout d'abord, les habitants semblent mal informés de l'organisation particulière que requiert la copropriété en immeuble. Des réunions avec les habitants ont certes été organisées par le personnel de la mairie dès leur arrivée dans l'ensemble résidentiel mais le manque d'encadrement sur long terme et l'intense *turn over* résidentiel ont progressivement exclu une partie des habitants des connaissances nécessaires au bon fonctionnement de la vie en collectivité. A l'opposé, la densité des relations de voisinage observée à la fois à Brasilit et à Vila Arraes favorise la circulation d'informations et l'organisation collective et facilite l'épanouissement des habitants.

Un même constat est fait lorsque l'on s'intéresse aux ressources pratiques évoquées par Ferretas. Nous avons dégagé deux ressources qui contribuent aux capacités des individus et qui semblent fondamentales dans la vie en collectivité dans le contexte étudié : la ressource de participation et la ressource de communication. Fondamentalement, les deux ressources sont liées car de l'une dépend l'autre et vice versa, mais pour autant elles relèvent de deux démarches différentes.

On entend par ressource de participation, la possibilité pour chaque habitant d'apporter sa contribution personnelle, matérielle ou immatérielle, à la communauté. Pouvoir participer à la communauté développe non seulement un sentiment d'attachement important vis-à-vis du lieu de résidence mais contribue également à l'implication des individus dans la vie collective. A titre d'exemple, chaque habitant aurait le droit de participer dans l'élaboration de projets ou d'initiatives prévus au sein de la communauté. Or, en reprenant l'exemple de Cordeiro, la plupart des habitants est exclue des décisions prises par des petits groupes organisés, souvent impliqués dans le trafic de drogue ou le commerce illégal qui se sont formés dans l'ensemble résidentiel et qui ont rapidement créé des contraintes pour le reste des habitants. Les détournements d'eau et d'électricité réalisés par ces groupes augmentent le mécontentement des habitants qui, en conséquence, doivent assurer le surcoût de leurs factures. Les initiatives entreprises par d'autres habitants, comme la mise en place d'un système de distribution du courrier mieux adapté, sont rapidement rejetées par ces groupes qui se chargent de les saboter. On note alors un repli social et spatial progressif des habitants qui se centre sur le logement et les membres du ménage. Un détachement s'opère donc avec la dimension collective en réduisant ainsi les capacités de choix et de réalisation des habitants.

La deuxième ressource évoquée – la ressource de communication – est tout aussi importante puisqu'elle invoque le droit des habitants à s'exprimer librement au sein de la communauté. Pour ce faire, le droit au rassemblement semble incontournable : disposer d'espaces de rencontre ouverts à tous les habitants est sans doute une nécessité dans l'objectif de garantir les interactions entre habitants. C'est à partir des rassemblements réalisés dans les associations, les églises, les places, les rues ou encore dans les postes de santé que les interactions s'enrichissent et permettent une concertation collective quant à l'orientation des projets ou initiatives menées au sein de la communauté. Si à Brasilit et à Vila Arraes les lieux

propices aux rencontres et aux échanges abondent, à Cordeiro ils se font très rares. En effet, l'environnement hostile de Cordeiro (pas de places publiques dans l'ensemble résidentiel, violences importantes, absence d'activités associatives, de locaux propices aux rencontres ou aux rassemblements, etc.) prive les habitants d'une forte interaction avec le voisinage.

Ainsi, la configuration des communautés, qui s'organisent essentiellement à travers l'informalité, impose aux habitants de dépendre fortement de la « capacité collective » dans l'optimisation des capacités individuelles : « *le groupe d'individus est le véhicule de l'accomplissement individuel [et] d'une plus grande liberté dans l'organisation de la vie de l'individu* » (Ferrerias, 2008 :290).

Conclusion du Chapitre 7

Les recherches habituellement menées sur les pratiques de mobilités quotidiennes permettent de dégager des différences entre classes sociales, qui renvoient aux inégalités sociales et aux processus ségrégatifs qui opèrent à l'intérieur de la ville. En revanche, l'étude d'une population spécifique, les personnes âgées, dans un contexte particulier, les zones pauvres, rend l'identification des inégalités plus subtile et nous oblige à pousser notre observation au-delà des seules pratiques de mobilité. Ce dernier chapitre de thèse s'est donc intéressé à l'articulation entre les choix, les désirs, les volontés ou encore les projets de vie des habitants et les pratiques effectivement réalisées dans l'espace dans l'objectif de saisir les inégalités de « capacités » des habitants à mener un mode de vie souhaité.

Une dimension importante – et peu étudiée – de l'immobilité est alors apparue : l'immobilité comme un potentiel, comme une ressource et comme une pratique volontaire des enquêtés, dans le but d'améliorer leurs conditions de vie. C'est à partir de ce constat que l'on a pu parler « d'immobilité choisie », et observer des formes d'inégalités dans l'exercice de cette immobilité. Tout comme l'accès à la mobilité, certains facteurs de différenciation entre les habitants qui éprouvent des difficultés à se mouvoir et ceux qui parviennent à circuler plus facilement sur le territoire, coïncident avec les variables qui jouent en faveur ou en défaveur des réductions volontaires des déplacements. Les réseaux familiaux sont donc apparus comme le paramètre clé dans l'analyse des inégalités entre individus.

Les résultats de notre étude nous ont ainsi poussés à intégrer la notion de bien-être qui pourrait constituer un élément important dans l'identification des inégalités de mobilité des individus. Pouvoir réaliser ce dont on désire renvoie à pouvoir mobiliser différents moyens, matériels ou immatériels, afin d'assurer ses pratiques de mobilité ou d'immobilité. A travers l'étude des « capacités » des habitants et des modes de vie qu'ils souhaiteraient mener, s'esquissent de nouvelles inégalités qui ne peuvent se discerner qu'à travers l'observation des pratiques de mobilité sur le territoire.

Si l'immobilité peut être associée à l'exclusion sociale, au renforcement des ségrégations et à une fragmentation urbaine, comme le soutient le paradigme de la mobilité, elle peut néanmoins être bénéfique pour la population ciblée dès lors qu'elle est maîtrisée. De plus, les pratiques d'immobilité n'entraînent pas nécessairement un enclavement socio-spatial puisqu'elles mobilisent des ressources, matérielles ou immatérielles, et sont créatrices de mobilités dans leur entourage. En ce sens, les délégations de mobilité et l'usage des services de livraison à domicile sont des exemples saillants des dynamiques déclenchées par « l'immobilité » des individus. Bénéficier d'une stabilité résidentielle et pouvoir demeurer dans ou à proximité du logement est davantage perçu comme un atout dans le maintien de bonnes conditions de vie plutôt que comme un processus excluant pour les individus. Ainsi,

pouvoir « rester immobile » revient pour certains à s'approcher d'un idéal de vie conciliant épanouissement, bien-être et réussite sociale.

Conclusion de la Troisième Partie

La réduction des mobilités : d'une limite à un potentiel ?

L'immobilité des personnes âgées n'est pas le seul reflet des différentes contraintes auxquelles sont exposés les habitants mais elle est également le résultat de tactiques mises en place dans le but d'améliorer leurs conditions de vie quotidienne. L'identification des différentes formes d'immobilité nous a ainsi permis de saisir les difficultés mais également le potentiel de chaque individu face à l'immobilité. Si pour certains l'impossibilité de se mouvoir dans l'espace ou de sortir de chez soi (en raison d'une forte dégradation de l'état de santé, de l'absence de l'entraide familiale, ou encore d'une pauvreté accrue), constitue l'un des facteurs principaux de la dégradation de leur conditions de vie, pour d'autres en revanche, l'immobilité est souvent choisie. Pour ces derniers, pouvoir demeurer dans le logement ou à proximité leur permet de contourner ou de limiter les mobilités contraignantes, souvent associées à l'usage des transports collectifs et à des déplacements lointains, et de s'investir dans des espaces des proximités qu'ils affectionnent particulièrement, où ils se sentent bien et où ils trouvent une grande partie des ressources nécessaires à leur vie quotidienne. Les habitants doivent ainsi mobiliser des moyens à la fois matériels et humains pour réduire de façon volontaire leurs mobilités quotidiennes. Pourtant, tous les habitants ne disposent pas des mêmes ressources pour se « rendre immobiles ». Des inégalités apparaissent alors en fonction du profil sociodémographique des habitants et des caractéristiques de leur environnement social et matériel. Le réseau familial s'est avéré être l'un des principaux facteurs d'inégalités dans la capacité des personnes âgées à réduire leurs déplacements. La famille assure en effet la plupart des délégations de mobilités observées lors de notre enquête. La présence ou l'absence de commerces et de services adaptés aux besoins des personnes âgées dans le quartier de résidence est également déterminante dans l'observation des inégalités. Les espaces de proximités des enquêtés, qui correspondent au cercle des espaces accessibles en marchant à pied, révèlent de forts contrastes entre Brasilit et Vila Arraes, des quartiers bien équipés, et Cordeiro, dont les habitants doivent s'éloigner pour avoir accès aux ressources nécessaires à leur vie quotidienne. D'autres facteurs tels que les relations entretenues avec la parentèle, la composition du ménage ou la localisation résidentielle de la famille jouent également un rôle important dans les réductions volontaires des mobilités.

Ainsi, les résultats de notre analyse nous ont poussé à considérer une nouvelle dimension, centrée sur les représentations, les aspirations ou encore les sentiments des individus, dans l'observation des inégalités de mobilité. Identifier le lien entre les pratiques résidentielles, les mobilités quotidiennes et les stratégies des habitants n'est pas suffisant pour comprendre les inégalités entre individus. Distinguer les capacités de chaque individu à réaliser ce qu'il désire

– vouloir bouger ou au contraire vouloir rester dans le logement – nous invite ainsi à porter un regard nouveau dans l’analyse des inégalités et nous permet de mieux comprendre les différentes conditions de vie des habitants.

Conclusion générale

Conclusion générale

Les résultats obtenus dans cette thèse nous ont permis d'appréhender la production des inégalités de mobilités au sein d'un groupe social caractérisé par deux facteurs de vulnérabilité a priori communs, la pauvreté et le vieillissement. Les inégalités se construisent sur un ensemble de facteurs qui mêlent le parcours de vie et la trajectoire résidentielle, les situations résidentielles actuelles, les modes de vie et les pratiques quotidiennes dans et à partir du domicile, les modes de transports mobilisés par les habitants, ainsi que les « capacités » de ces derniers dans les stratégies et les tactiques qu'ils déploient au quotidien.

Pouvoir se rendre mobile favorise certes l'élargissement le champ des possibles des individus, mais un résultat important de cette recherche a été de voir que les réductions observées dans la mobilité quotidienne des populations ciblées ne pouvaient pas être interprétées uniquement de façon négative, comme un marqueur des situations de vulnérabilité pour les moins mobiles. La première hypothèse de départ qui postulait que des mobilités réduites seraient une manifestation des contraintes et des difficultés éprouvées au quotidien par les individus doit donc être nuancée. L'enquête a montré que les pratiques de mobilité, bien qu'en grande partie limitées par des contraintes endogènes (liées aux caractéristiques des individus et notamment à la pauvreté et au processus de vieillissement), ainsi que par des contraintes exogènes (renvoyant au cadre et aux conditions de vie des personnes), étaient également façonnées par des stratégies ou des tactiques visant délibérément à favoriser la sédentarité, afin d'améliorer la qualité de vie des personnes.

Trois constats majeurs ressortent de notre travail. Tout d'abord, l'observation des pratiques de mobilité a effectivement révélé des inégalités importantes, entre des habitants appartenant à un groupe social assez similaire, dans l'accès au logement et dans l'accès aux ressources de la ville. Des facteurs tels que le lieu de résidence, la composition des ménages, les entraides familiales ou encore l'état de santé déterminent en grande partie les pratiques quotidiennes sur le territoire. Ainsi, les ressources matérielles et immatérielles dont disposent les individus semblent influencer largement sur leur potentiel à se rendre mobiles. Les résultats obtenus de cette première analyse nous ont menés vers un deuxième constat : des résistances à la mobilité quotidienne – et des tactiques visant à en limiter la pénibilité – sont apparues dans les pratiques des personnes âgées comme un moyen d'améliorer leur vie quotidienne. L'observation des formes « d'immobilité relative » (on inclue là les micro-mobilités à proximité immédiate du domicile) a donc permis d'identifier d'autres formes d'inégalité entre individus, notamment à travers les « capacités » de ces derniers à réduire les mobilités quotidiennes en limitant les déplacements contraignants. Enfin, l'analyse des pratiques de mobilité ou « d'immobilité » nous a conduit à nous interroger sur le rôle des modes de vie, des aspirations et du bien-être des individus dans l'identification des inégalités. Cette série de résultats nous invite à pousser notre réflexion et à envisager de nouvelles perspectives de recherche qui n'ont pas pu être abordées dans la thèse en raison de la méthodologie spécifique adoptée et des limites que suppose un travail individuel.

L'observation des mobilités urbaines, un facteur clé dans l'identification des inégalités entre les personnes âgées des milieux populaires

Dans un premier temps, nous avons distingué des trajectoires résidentielles différenciées qui marquaient des vulnérabilités majeures chez les individus n'ayant pas pu accéder à la propriété ou n'ayant pu acheter un logement que tardivement. Ces parcours se caractérisent par une forte instabilité résidentielle en raison de la précarité accrue des habitants concernés, restés locataires parce que pauvres et/ou isolés socialement. L'accès à la propriété, majoritairement acquise avant l'entrée au troisième âge, entraîne une diminution des mobilités résidentielles et notamment une réduction des déménagements sous contrainte. De façon concomitante, la stabilité résidentielle des habitants leur permet d'accéder à de meilleures conditions de vie, lorsque le logement ne représente plus une charge financière permanente, comme le paiement d'un loyer. Dans certains cas, le logement peut même apporter de nouveaux revenus, lorsqu'une partie du terrain ou du logement est vendue ou mise en location.

A l'entrée dans le processus de vieillissement, les individus présentent ainsi certains avantages, liés à leur stabilité résidentielle pour les propriétaires et à des revenus minima garantis à tous par le système de protection sociale brésilienne. En revanche, ils doivent affronter de nouvelles contraintes, liées à la dégradation progressive de leur état de santé et à la perte d'autonomie qui en résulte. Ces processus n'opèrent pas de façon identique pour tous, et on observe des inégalités qui se manifestent clairement dans les mobilités quotidiennes des habitants. Celles-ci reposent sur le jeu combiné des différentes ressources de chaque individu. Le lieu de résidence, les caractéristiques sociodémographiques des personnes et les réseaux sociaux constituent les principaux facteurs d'inégalités de mobilité entre personnes âgées.

A travers notre enquête, nous avons pu étudier les inégalités de mobilité dans trois zones pauvres, qui sont toutes situées dans les quartiers péricentraux de la ville. Les habitants de Vila Arraes et de Brasilit, deux quartiers auto-construits qui bénéficient d'une offre importante de commerces et de services de proximité, ne semblent pas éprouver de difficultés majeures à accéder aux principales ressources utiles à leur vie quotidienne. Inversement, les habitants qui résident dans les logements sociaux du quartier Cordeiro, pourtant plus central, doivent s'éloigner davantage du lieu de résidence pour réaliser leurs courses, pour accéder aux soins de base ou se rendre aux lieux de culte.

Les mobilités quotidiennes réalisées au sein du lieu de résidence représentent plus de 70% du total des déplacements répertoriés pour les trois zones d'étude. Ce premier constat nous mène à dire que les ressources présentes dans les trois zones d'étude couvrent l'essentiel des besoins des personnes âgées enquêtées. Compte tenu de ces résultats, il serait intéressant de se pencher sur d'autres quartiers de la ville, en périphérie ou dans les espaces moins accessibles, où l'offre de services sur place est moins importante, afin d'observer les pratiques de mobilité des personnes âgées qui y résident. Une étude menée par l'Organisation Mondiale de la Santé (2008) a déjà souligné par exemple que les personnes âgées des favelas escarpées de Rio étaient exposées à des formes d'isolement importantes en raison des difficultés d'accès au lieu de résidence.

Ainsi, des inégalités se dégagent clairement lorsque l'on s'intéresse aux conditions d'accès à la mobilité des personnes. L'état de santé est apparu comme un des facteurs clé des inégalités de mobilité observées au troisième âge. Il détermine en effet la capacité des individus à se mouvoir physiquement dans un premier temps, et de façon autonome dans un second temps. Les dégradations de l'état de santé peuvent assigner certains individus à résidence, rendre les déplacements plus difficiles ou générer des situations de dépendance lorsque les aînés doivent se faire accompagner. Ces résultats s'alignent sur les constats soulevés par d'autres études brésiliennes, qui positionnent l'état de santé comme un des facteurs majeurs d'inégalité au troisième âge (Barbosa et *al.*, 2002).

La famille est également apparue comme un des principaux facteurs d'inégalité dans les pratiques quotidiennes des personnes âgées. En effet, celle-ci peut faciliter les déplacements des aînés lorsqu'il y a accompagnement pour les sorties de loisir ou pour se rendre au lieu de culte. Les proches motorisés peuvent également représenter une aide importante dans la réalisation des courses ou pour les déplacements plus lointains, souvent liés à la santé ou aux visites à des membres de la famille. Lorsque le réseau familial est dense, les personnes âgées peuvent ainsi diversifier leurs mobilités et leurs activités quotidiennes, ce qui n'est pas – ou moins – le cas pour les individus qui sont moins bien entourés par leur famille. Notre enquête qui repose principalement sur les discours d'un échantillon de personnes âgées, ne nous a pas permis d'appréhender la totalité des variables influant sur les stratégies familiales déployées au sein et en dehors du domicile. Elle nous informe que assez peu par exemple sur les effets de genre dans les entraides familiales. Certains auteurs soulignent néanmoins que les fortes entraides observées chez les femmes pourraient jouer un rôle déterminant dans les inégalités de mobilité quotidiennes entre les genres (Pennec 2006 ; Saad 2002). Ce constat pourrait notamment expliquer le fait que les femmes âgées enquêtées s'éloignent davantage de leur domicile que les hommes ; elles seraient susceptibles de bénéficier de plus de soutien, avec des proches motorisés par exemple, pour réaliser leurs déplacements quotidiens.

Enfin nous avons pu observer un inégal accès aux différents moyens de transport, notamment l'accès à l'automobile. Or celle-ci facilite incontestablement les déplacements des personnes âgées qui en possèdent une, ou qui y ont accès grâce à leurs proches. La multiplication des ressources matérielles des habitants favoriserait ainsi leurs mobilités quotidiennes. Un point qui semblerait intéressant à approfondir et qui a été soulevé lors de l'analyse est la question des « mobilités virtuelles » (Torres, 2009) qui renvoie aux technologies d'information et de communication (internet, téléphone portable) dont disposent les habitants pour communiquer à distance avec d'autres personnes. Les données de l'enquête ne nous ont pas permis de mesurer précisément l'impact de ces outils sur les pratiques quotidiennes, mais nous avons néanmoins observé qu'une part importante des enquêtés étaient équipés d'un téléphone portable par exemple. Il s'agirait alors d'observer l'usage qu'ils en font au quotidien et d'identifier les pratiques de mobilité ou d'immobilité que ces moyens de communication déclenchent (appeler un proche pour solliciter de l'aide, réaliser des démarches à distance, faire appel à un taxi, etc.).

Bien que l'on a pu constater que certains habitants étaient plus mobiles que les autres, la tendance aux pratiques de mobilité à proximité du lieu de résidence reste majoritaire pour

l'échantillon de notre enquête. L'analyse des entretiens a révélé que ces pratiques étaient à la fois le résultat des difficultés rencontrées et le reflet de modes de vie centrés volontairement sur l'espace de proximité.

Les résistances à la mobilité : vers l'identification de nouvelles inégalités entre individus

A travers les modes de vie et les pratiques de mobilité quotidienne des personnes âgées, nous avons pu appréhender l'importance accordée au logement, aux espaces de proximité ou encore au quartier. Rester près de son lieu de résidence, réaliser ses activités quotidiennes dans son quartier et réduire les déplacements en dehors de celui-ci constituent un moyen pour les personnes âgées de limiter les contraintes des déplacements quotidiens et de s'investir dans les espaces qu'ils valorisent le plus. Désormais affranchis des navettes domicile-travail et disposant de plus de temps libre, une partie des personnes âgées développent de nouvelles tactiques quotidiennes qui induisent des formes « d'immobilité » sur le territoire. Pouvoir rester dans son domicile ou à proximité de celui-ci suppose, comme pour les mobilités, le déploiement de moyens et de ressources qui permettent aux habitants d'échapper aux mobilités, ou d'en limiter la pénibilité. Apparaissent ainsi des pratiques de délégation de mobilité pour lesquelles les habitants font appel à leur réseau relationnel, principalement familial, afin d'assurer leurs achats ou leurs démarches administratives. Ces pratiques permettent aux aînés de réduire les mobilités susceptibles de les confronter à des difficultés majeures (charger ses courses au retour, marcher ou prendre le bus, etc.) ou à des situations pénibles (voyager dans des bus bondés, dépendre des horaires de bus ou de la disponibilité des accompagnateurs, etc.). Parallèlement, les aînés cherchent à améliorer le confort des déplacements, en privilégiant le taxi, lorsqu'ils en ont les moyens, ou en se faisant accompagner par des proches motorisés.

Grâce à la présence de nombreuses ressources dans le quartier de résidence, les personnes âgées de Brasilit et Vila Arraes peuvent réaliser une grande partie de leurs activités quotidiennes à proximité du logement : elles y font leurs courses, se rendent au lieu de culte, elles pratiquent des activités sportives ou ludiques à travers les associations et elles fréquentent le poste de santé du quartier en cas de nécessité. A Cordeiro en revanche, les habitants doivent parcourir des distances plus importantes à pied pour atteindre ces mêmes ressources, ce qui les dissuade souvent de le faire. Les distances qui séparent le logement des différentes ressources est l'un des facteurs clé des inégalités de mobilité dans l'espace de proximité. En tenant compte du fait que la plupart des déplacements au sein du quartier de résidence se réalisent à pied et qu'ils se concentrent à moins de 400 mètres du lieu de résidence pour les zones de Brasilit et Vila Arraes, il semblerait qu'au-delà de cette distance, les personnes âgées ne privilégient que les mobilités de première nécessité (se rendre au supermarché ou au poste de santé) au détriment des mobilités liées au loisir ou aux pratiques religieuses. L'absence de lieu de culte et d'associations à moins de 400 mètres du logement des aînés de Cordeiro pourrait expliquer leurs faibles mobilités liées à ce type d'activités.

Les inégalités dans les formes « d'immobilité » s'observent fréquemment à travers la variable santé. Les individus qui connaissent une forte dégradation de leur état de santé et qui éprouvent des difficultés à se déplacer physiquement doivent malgré eux réduire leurs

mobilités, voire être contraints à rester chez eux. Dans ce cas, l'immobilité n'est pas un choix de vie mais le résultat de contraintes imposées. Cette « immobilité subie » est l'un des principaux facteurs de la dégradation des conditions de vie des personnes enquêtées. Cette logique d'assignation à résidence s'observe également chez les enquêtés qui considèrent leur environnement avec appréhension, lorsque l'ambiance du quartier est défavorable ou lorsqu'ils s'y sentent en insécurité.

Un des facteurs saillants qui détermine le potentiel des individus à limiter les mobilités repose encore ici sur la famille. En fonction des relations entretenues avec les membres de la famille, du type d'aide ou de soutien apporté aux personnes âgées et de la localisation résidentielle de la parentèle, les aînés ont plus ou moins de facilités à déléguer leurs mobilités, à se faire accompagner lors des sorties ou à accéder à des moyens de transports moins contraignants.

Ainsi, bien que les formes d'immobilité soient souvent associées à une stagnation sociale et à des formes d'exclusion qui pourraient contribuer à la dégradation des conditions de vie des habitants, les pratiques de mobilité ou d'immobilité observées dans cette étude montrent que rester dans son logement ou dans son quartier ne résulte pas seulement d'une incapacité mais aussi de stratégies qui permettent aux habitants d'améliorer leur qualité de vie. Par ailleurs, l'observation des « immobiles » prend tout son sens lorsque l'on sait qu'ils contribuent à façonner les mobilités de leurs proches par exemple, comme on a pu le voir avec les délégations de mobilité ou avec la sédentarité résidentielle de certains « immobiles » qui peut servir d'appui pour les trajectoires résidentielles de leur entourage. Selon Bergeon (2014 : 3), les « mobiles » et les « immobiles » seraient ainsi complémentaires : *« la circulation des uns serait alors un moyen d'assurer le maintien des autres en un lieu et, réciproquement, un lieu d'ancrage solide permettrait de pérenniser une pratique de circulation »*.

Les capacités et le bien-être : des facteurs essentiels dans l'étude des inégalités de mobilité et d'immobilité ?

La seule observation des lieux fréquentés, des durées des déplacements, des moyens de transport utilisés ou encore du nombre de mobilités réalisées ne semble pas suffisante pour appréhender les inégalités entre individus. 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 au « capital de mobilité », qui tient compte des expériences des individus et de leur capacité à associer différentes formes de mobilités ou d'échanges (*ibidem* : 1). Cette notion fait notamment écho à la « motilité » introduite par Kaufman (2005 : 131) qui renvoie au potentiel des habitants à se rendre mobiles et qui par ailleurs suggère des stratégies d'immobilité lorsque *« de nombreux acteurs se dotent d'accès et de compétences, non pas pour être mobiles, mais afin de s'assurer contre les risques de toutes sortes [...]. Pour de nombreuses personnes interrogées, avoir accès à un réseau permet d'élargir le spectre de la mobilité potentielle, même si cet accès ne se transforme pas en usage »*. Que les individus soient donc mobiles ou immobiles, leurs pratiques sur le territoire ne permettent pas à elles seules de rendre compte des inégalités qui existent entre eux. Les études que l'on vient d'évoquer montrent le potentiel ou la capacité des individus à se rendre

mobiles ou à s'immobiliser sur des espaces réduits en considérant ainsi, de façon explicite ou implicite, la volonté ou les désirs des habitants face aux pratiques territoriales.

En appréhendant les pratiques de mobilité des habitants, leurs représentations, leurs modes de vie et l'ensemble des stratégies qu'ils déploient au quotidien, nous avons pu soulever l'importance des aspirations individuelles et du bien-être des individus dans l'identification des inégalités de mobilité ou d'immobilité. Il ne s'agit donc pas uniquement d'observer les trajectoires résidentielles et les mobilités quotidiennes pour distinguer les individus les plus vulnérables de ceux qui jouissent de meilleures conditions de vie, mais aussi d'identifier ce que les habitants peuvent ou pas faire en fonction de ce qu'ils souhaiteraient réaliser. Ce dernier point est particulièrement pertinent dans notre cas d'étude, car il révèle de nouvelles inégalités entre individus, notamment lorsque l'on se penche sur les différentes formes d'immobilité observées. Vouloir rester dans son logement et pouvoir le faire ou vouloir sortir de son logement sans pouvoir le faire, représentent deux situations et deux conditions de vie contrastées qui pourtant laissent transparaître une même et unique pratique sur le territoire : une immobilité à l'échelle du logement.

Cette approche par les capacités et le bien-être des individus, conjuguée à l'analyse des potentiels de mobilité, pourraient faire l'objet de recherches plus approfondies dans l'étude des mobilités afin de mieux saisir les inégalités entre les individus et les différents effets qu'elles auraient sur les conditions de vie des habitants.

Annexes

Annexe 1. Les grandes réformes de la protection sociale brésilienne depuis la Constitution Fédérale de 1988.

Annexe 2. L'évolution du Salaire Minimum au Brésil - 1994-2014

Annexe 3. Les « Régions Politico-Administratives » de Recife (RPA)

Annexe 4. Les « macrozones » établies par l'entreprise de transport de Recife, 1997.

Annexe 5. Le formulaire des « enquêtes familles » élaboré par le Ministère de la santé de Recife, 2013.

Annexe 6. Le guide d'entretien appliqué à l'échantillon de l'enquête, Recife 2011-2013

Annexe 7. Exemple de retranscription d'entretien

Annexe 8. Exemple de fiche thématique individuelle

Annexe 9. Exemple de fiche de synthèse par zone d'enquête, Brasilit (19 entretiens)

Annexe 10. Lieux fréquentés par les personnes âgées enquêtées à Brasilit selon le motif de déplacement – Recife, 2013

Annexe 11. Lieux fréquentés par les personnes âgées enquêtées à Vila Arraes selon le motif de déplacement – Recife, 2013

Annexe 12. Lieux fréquentés par les personnes âgées à Cordeiro selon le motif de déplacement – Recife, 2013

Annexe 1. Les grandes réformes de la protection sociale brésilienne depuis la Constitution Fédérale de 1988.

La prévoyance sociale brésilienne (previdência social)

La Protection Sociale brésilienne (PS) englobe trois institutions distinctes : le *Regime Geral de Previdência Social* (RGPS), le *Regime Próprio de Previdência Social* (RPPS) et le *Regime de Previdência Complementar*. Les deux premiers régimes relèvent de l'entité publique : le RGPS est mis en exécution par l'Institut National de la Sécurité Sociale (INSS) et est destiné aux employés du secteur privé ; le RPPS est géré et appliqué par le Ministère de la PS¹ et assure la protection sociale des fonctionnaires publics². Le *Regime de Previdência Complementar* correspond, quant à lui, à une protection complémentaire facultative et privée qui permet à l'assuré d'augmenter les revenus garantis par la PS de base.

Les grandes réformes de la Prévoyance Sociale

La protection sociale brésilienne a connu des réformes importantes à partir de la mise en place de la nouvelle Constitution Fédérale de 1988 et celles-ci se sont principalement fondées sur l'élargissement de la couverture sociale à une plus grande partie de la population dans le but de diminuer les fortes inégalités existantes (Rangel et al., 2009, Marques et al., 2009). Les lignes directrices de ce processus ont pourtant été tracées bien avant l'élaboration de la Constitution et à la fin des années 1970, les travailleurs et employés correspondant aux catégories socioprofessionnelles auparavant exclus de la protection sociale (notamment les ouvriers agricoles, les employés domestiques ou les auto-entrepreneurs du secteur informel) pouvaient prétendre, pour la plupart d'entre eux, à leur affiliation dans le système de protection social établi par l'Etat (ibidem). Une de ses réformes marquantes a été instaurée par la Loi Organique de la PS en 1960 qui a uniformisé les formes de contributions ainsi que l'attribution des bénéfices (Serra e Gurgel, 2007). La Constitution de 1988 a renforcé davantage la volonté de généraliser l'accès à la protection sociale en introduisant la notion de Sécurité Sociale et en désignant les services sociaux comme étant des droits de citoyenneté (Rangel et al., 2009). Les progrès en termes de protection sociale se confirment avec l'article 201 de la Constitution qui définit qu' « *aucun bénéficiaire qui substituera le salaire ou les revenus du travail de l'assuré n'aura une valeur mensuelle inférieure au salaire minimum.* » (Art. 201, § 5°, CF/88). Ce salaire minimum correspond à un revenu « *capable de subvenir aux besoins vitaux de base du travailleur et de sa famille tels que le logement, l'alimentation, l'éducation, la santé, les loisirs, l'habillement, l'hygiène, le transport et la protection sociale [...]* » (Art. 7°, clause IV, CF/88). La nouvelle Constitution prévoit également de supprimer les écarts des montants des bénéfices accordés aux employés urbains et ruraux en les soumettant au même régime, celui du RGPS (Marques et al., 2009). L'extension de la couverture sociale a néanmoins créé de nouveaux problèmes liés aux dépenses de la protection sociale : en 1988, environ 57% de la recette des contributions suffisait pour financer les bénéfices attribués aux personnes âgées et aux personnes handicapées, alors qu'en 1992, les 87% des recettes était

¹ L'application de ce régime aux différentes échelles du pays (de l'Union, des Etats, du District fédéral et des municipales) est assurée par des unités de gestion en lien direct avec le pouvoir exécutif.

² Ne rentrent pas dans cette catégorie, les employés des entreprises publiques et les personnels politiques, tous affiliés au RGPS.

nécessaires pour couvrir les dépenses relatives à ce motif (Rangel et *al.*, 2009). Dans un contexte de mondialisation croissant, les objectifs de la protection sociale au Brésil se sont peu à peu tournés vers une pensée néolibérale où il s'agissait à présent de soutenir le dynamisme du marché national, exposé à la concurrence internationale. A partir des années 1990, des avantages économiques ont été attribués aux entreprises, à travers l'allègement des charges sociales patronales et la réduction des taux d'imposition. Cette nouvelle politique était à double visée : d'une part, inciter l'investissement privé et le développement économique du pays, tout en encourageant la formalisation du marché ; d'autre part, stimuler, à travers l'essor des entreprises, la création d'emplois et par conséquent, l'inclusion de la population active. Parallèlement, les politiques de protection sociale ont prolongé leur volonté d'étendre à un plus grand nombre les bénéfices sociaux, en permettant l'affiliation à toute personne physique, salariée ou pas et âgée de plus de 16 ans, à la PS (à partir de 1991). Ainsi, les femmes de ménages, les étudiants et les indépendants avaient la possibilité de bénéficier des avantages sociaux de la PS dès lors qu'ils assuraient une contribution mensuelle équivalente à 20% des revenus déclarés (compris entre les valeurs minimales et maximales de la protection sociale) (Rangel, 2009). Ce dispositif a été cristallisé en 2007, à travers le Plan Simplifié de Previdência Social (PSPS), qui vise à encourager les contributions sociales des assurés affiliés à titre facultatif à l'INSS en réduisant le taux de contribution à 11% pour les revenus minimums (équivalent au salaire minimum) (*ibidem*). Il facilite également le passage d'un assuré du PSPS au régime général et vice-versa si un changement de statut s'opère, en rendant possible l'augmentation ou la réduction des contributions mensuelles. Les assurés ayant eu accès à la protection sociale via le PSPS disposent des mêmes droits octroyés par le RGPV, hormis le départ à la retraite par années de contribution. L'accès facilité à la protection sociale brésilienne pour une grande partie de la population auparavant exclue de ce dispositif, n'a pourtant pas déclenché l'augmentation immédiate de la part des contributions à la PS : selon la PNAD, le pourcentage des personnes actives (de 16 à 59 ans) contribuant à la PS équivalait à 55% en 1988, et à 49% en 2007. On constate que c'est à partir des années 2010 que la part des assurés à la PS augmente de façon significative jusqu'à atteindre 60,2% du total de la population active en 2012 (IBGE, PNAD). Selon la même source de données, la plus grande partie de la population active qui n'est pas affiliée à la PS s'investit dans le secteur informel (près de 80%) alors que moins de 20% des non-affiliés à la protection sociale sont représentés par les sans-emploi. Des réformes importantes de la PS ont également eu lieu pendant le gouvernement Fernando Henrique Cardoso (FHC) grâce à l'amendement Constitutionnel 20 (EC20) mis en place en 1998, qui a rendu possible la modification des lois relatives aux bénéfices sociaux. Parmi les changements de dispositifs entrepris sous le gouvernement FHC, se distinguent : les assurés au système de protection sociale devront assurer une contribution pendant au moins 35 ans pour les hommes et pendant au moins 30 ans pour les femmes (Marques et *al.*, 2009). Ainsi, à travers cette réforme, l'accès à la retraite n'était plus déterminé selon le nombre d'années en activité mais selon le nombre d'années de contributions à la protection sociale. Aussi, la retraite par âge se réaliserait à 65 ans pour les hommes et à 60 ans pour les femmes, dans le contexte urbain. En campagne, les retraites par âge seraient attribuées cinq ans auparavant, tant pour les hommes que pour mes femmes. En ce qui concerne le montant des retraites, de nouvelles bases de calculs ont été mises en place : au lieu de considérer le montant des 36 dernières contributions de l'individu, le calcul s'est basé sur une moyenne arithmétique simple des contributions les plus importantes correspondant, au minimum, à 80% du total des contributions de l'assuré (*ibidem*).

Les réformes qui s'ensuivirent ont été adoptées au cours du Gouvernement Lula qui a préconisé la

réduction des écarts entre les revenus des retraites du secteur public et ceux du privé. Ainsi, ont été mis en place en 2003, deux réformes importantes visant à limiter les revenus exorbitants accordés aux retraités du secteur public : le plafonnement des retraites des anciens fonctionnaires et une contribution de 11% des retraites les plus élevées, qu'elles soient issues du secteur public comme du privé (Marques et *al.*, 2009).

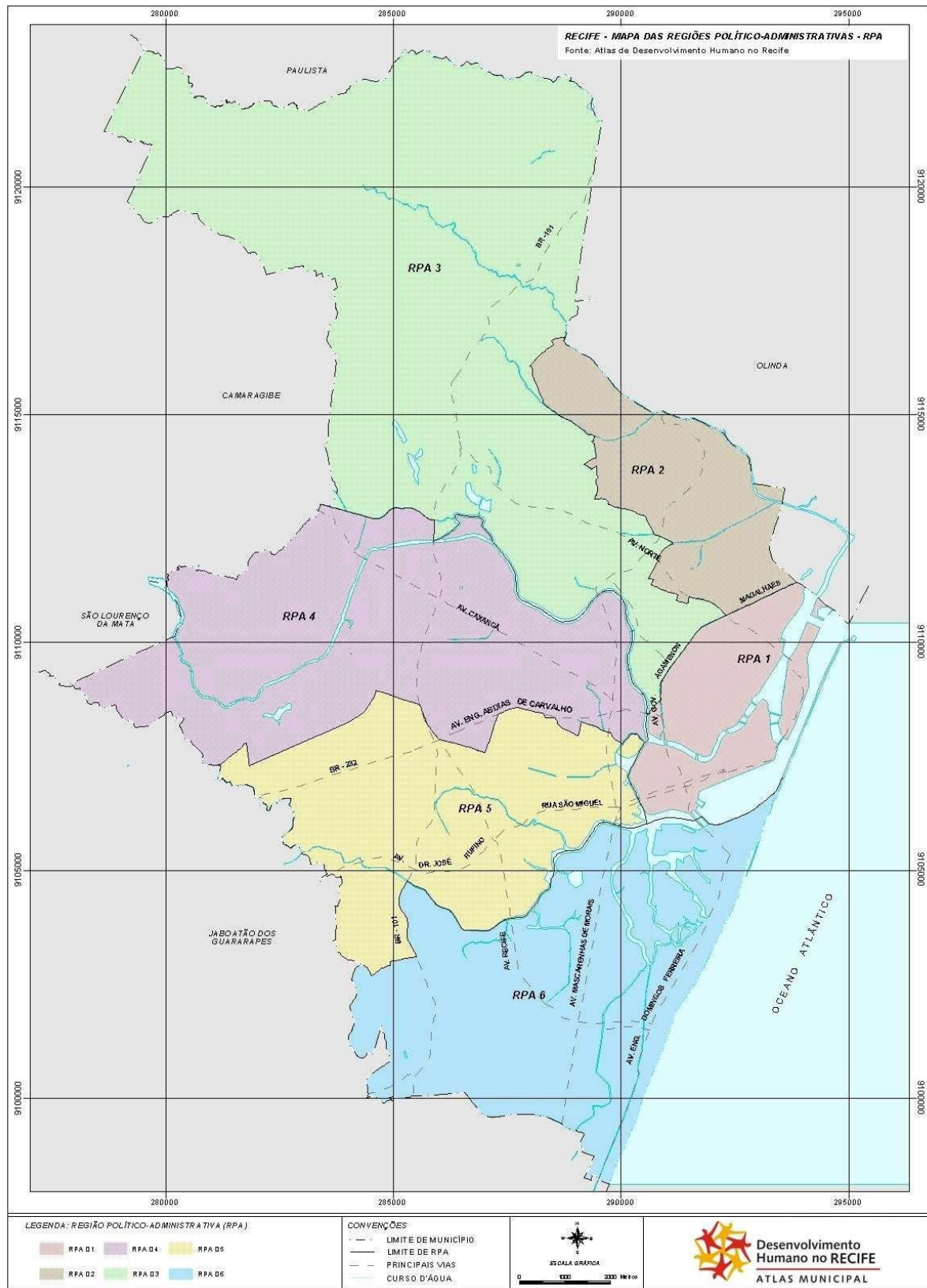
Annexe 2. L'évolution du Salaire Minimum au Brésil - 1994-2014

Année	SM (reais)
1994	70
1995	100
1996	112
1997	120
1998	130
1999	136
2000	151
2001	180
2002	200
2003	240
2004	260
2005	300
2006	350
2007	380
2008	415
2009	465
2010	510
2011	545
2012	622
2013	678
2014	724

Source : IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) :

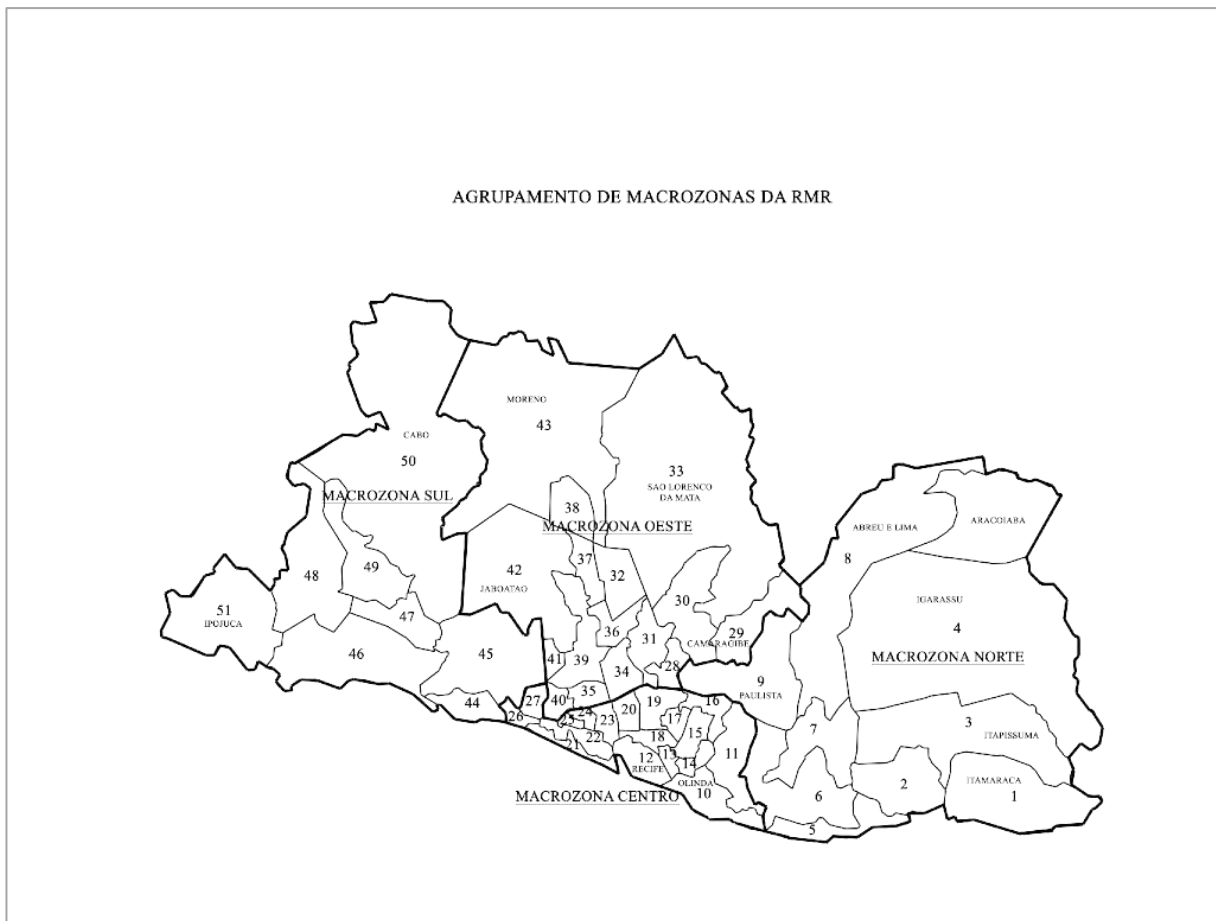
<http://www.ipeadata.gov.br>

Annexe 3. Les « Régions Politico-Administratives » de Recife (RPA)



Source : Atlas du développement humain de Recife, 2005

Annexe 4. Les « macrozones » établies par l'entreprise de transport de Recife, 1997.



Source : EMTU, 1997

SITUAÇÃO DA MORADIA E SANEAMENTO

TIPO DE CASA			
Tijolo / Adobe			
Taipa Revestida			
Taipa não revestida			
Madeira			
Material aproveitado			
Outro - Especificar:			
Número de cômodos / peças			
Energia elétrica			
TIPO DE PISO (CASA)			
Chão / Barro			
Revestido (timento, cerâmica)			
Outro Especificar:			
POSIÇÃO DA CASA (RISCO)			
Palafta (em cima de canais /			
Maré / Mangue)			
Alagável (alaga pelo menos 1 vez			
por ano)			
Barreira (3 passos p/ cima ou p/			
baixo)			
Não fica em área de risco			
CONDICÃO DE OCUPAÇÃO			
Própria			
Alugada			
Cedida / Familiares			
Ocupação (não legalizada)			
Outra:			
DESTINO DO LIXO			
Queimado / Enterrado			
Céu Aberto			
Coletado			
Se destino a Céu Aberto, qual o tipo?			
- Terreno Baldio			
- Canal / Rio / Maré			
- Barreira			
- Outro:			
Se coletado, qual a frequência?			
- 4 a 7 vezes por semana			
- 2 a 3 vezes por semana			
- Semanal (1x / semana)			
Se coletado, qual o Tipo de coleta?			
- Caminhão			
- Carroça ou coleta especial			
- Container			
INSTALAÇÕES SANITÁRIAS			
Assinala com um X	Sim	Não	
Possui Banheiro (sanitário)?			
- Com descarga com água encanada?			
- Dentro de casa?			
- Com pia?			
TRATAMENTO DA ÁGUA			
DOMICILIO			
Filtração			
Fervura			
Cloração			
Sem tratamento	(Mineral)		
	(outra)		
ORIGEM DA ÁGUA DO DOMICILIO			
Rede Geral			
Poço ou nascente			
Outros-Especificar:			
Há Canalização interna? (encanamento)	S	N	
Se sim, onde? () Banheiro () Cozinha () Lavanderia			
- Torneira somente no terreno			
- Torneira somente na rua			
- Não possui água encanada			
ARMAZENA AGUA EM CASA?			
Caixa D'água (com tampa?)			
Cisterna (com tampa?)			
Outros (garrafas, tonéis, etc)			
Não Armazena água			
DESTINO DE FEZES E URINA			
Fossa - no terreno da casa			
Sistema de Esgoto			
Céu Aberto			
Se tiver FOSSA, é ligada à rua?			
- é próximo da Barreira?			
- Extravasa ou Estoura?			
Se estiver ligada ao SISTEMA ESGOTO, responda:			
- Ligada à rua?			
- Tem retorno na Rua (vasa p/ rua)?			
- Tem retorno ou vasa em casa?			
Se destino das fezes e urina a céu aberto, vai para onde?			
- Canal / Rio / Maré			
- Rua			
- Terreno Baldio			
- Outro:			

OUTRAS INFORMAÇÕES

Alguém da família possui Plano de Saúde? Sim () ou Não () Número de pessoas cobertas pelo Plano de Saúde: _____ Nome do Plano: _____

EM CASO DE DOENÇA PROCURA			
Hospital			
Unidade de Saúde			
Benzedeira			
Farmácia			
SOS - Saúde			
Cartão SUS			
Outros - Especificar:			
APRESENTA MURIÇOCA NA CASA			
() Múlia () Pouca () Não Tem			
POSSUI ANIMAIS? () Sim () Não			
() Domésticos () Grande Porte			
Quais os tipos?			
MEIOS DE COMUNICACÃO QUE MAIS UTILIZA			
Rádio			
Televisão			
Telefone			
Rádio Comunitária			
Jornal / Revista			
Outros - Especificar:			
MEIOS DE TRANSPORTE QUE MAIS UTILIZA			
Ônibus			
Caminhão			
Carro / Moto			
Bicicleta			
Transporte Alternativo			
Táxi / Moto-táxi			
Outros:			
PARTICIPA DE GRUPOS COMUNITÁRIOS			
Cooperativa			
Grupo Religioso			
Associações			
Grupo de Idosos			
Grupo Cultural			
Outros - Especificar:			
A família é beneficiária do Programa Bolsa Família?			
A família está inscrita no Cadastro Único de Programas Sociais do Governo Federal (CAD-ÚNICO)			
NIS Responsável N°			

OBSERVAÇÕES

Guide d'entretien

1. Histoire de vie

1.1. Trajectoires migratoires, mobilités résidentielles et parcours de vie

La première partie de l'entretien consiste à retracer l'histoire de vie des individus, à recomposer, de façon chronologique, les différents événements qui ont marqué les trajectoires résidentielles des habitants depuis leur naissance à leur arrivée à Recife (pour les non-originares de la ville) ou à leur arrivée dans le quartier de résidence actuel (pour les originaires de Recife). Il s'agit ici de contextualiser les différentes situations de l'espace vécu et d'appréhender les pratiques et les stratégies résidentielles (identifier les déménagements, les motifs de ceux-ci, les conditions d'accès au logement, etc.). Il est également question de saisir les modes et les conditions de vie des habitants au long de leur parcours (les mobilités quotidiennes liées au travail, les difficultés rencontrées, les opportunités, les choix, etc.).

Questions suggérées :

Onde você morou durante a sua vida (cidade/campo...)? como eram os lugares onde você morou? Com quem você morava? Quanto tempo você ficou em cada moradia? Porque você mudou de moradia? Como você achou/procurou a moradia onde você morou? Qual a atividade principal que você tinha quando moravam em...? onde você trabalhava? Como ia até o trabalho? Como você escolheu a moradia? Como foram a(s) mudança(s)? Quem se mudava com você? quais as oportunidades que você teve? quem tomou a decisão de se mudar? Como você chegou aqui no Recife? Faz quando tempo que você mora na sua casa? Porque você veio morar aqui? Quem ajudou você a se mudar?

1.2. Composition des ménages

Il est important d'identifier les lieux et les espaces où à évoluer chaque individu mais il est d'autant plus important de caractériser les personnes avec qui ces individus ont grandi, avec qui ils ont cohabité et partagé leur histoire de vie. Il s'agit de connaître le type de relation qu'entretenaient et qu'entretiennent les individus avec les membres du ménage, d'identifier le rôle de chaque membre à différentes étapes de l'histoire de vie, et de connaître les influences que ces personnes ont pu avoir dans la trajectoire résidentielle de l'enquêté.

Questions suggérées :

O que faziam as pessoas que moravam com você (pai, mãe, irmãos...)? Você foi para escola (grau de estudo/analfabetismo)? o que fazem as pessoas que moram com você hoje? o que fazem seus filhos? As mudanças que você viveu? como vocês se organizam dentro de casa no dia a dia?

2. Les espaces de vie et les pratiques quotidiennes des enquêtés

Il s'agit ici de connaître les espaces fréquentés par les habitants, aussi bien au sein de leur quartier de résidence, dans d'autres quartiers de la ville ou en dehors de celle-ci. Identifier les pratiques et mobilités quotidiennes à différentes échelles et connaître les difficultés rencontrées dans la vie de tous les jours sont les objectifs de cette deuxième partie de l'entretien. A travers les pratiques des habitants, il sera possible d'identifier les stratégies mises en place par les habitants, selon les échelles auxquelles on se réfère, afin de contourner ou de confronter leurs difficultés. On veut connaître ici les caractéristiques des déplacements réalisés au quotidien, à savoir leur fréquence, le moyen de transport utilisé, les distances parcourues, les motifs rattachés à chaque déplacement et enfin appréhender les conditions de réalisation de ces mobilités quotidiennes. De façon concomitante, cette deuxième partie d'entretien vise à retracer les modes de vie des individus au troisième âge, de connaître leurs conditions de vie à travers des informations relatives au lieu de résidence, aux caractéristiques des ménages, aux moyens matériels et immatériels dont ils disposent pour réaliser leurs mobilités, etc.)

Questions suggérées:

A l'échelle de la résidence

quem mora aqui ? o que eles fazem ? quais os usos da moradia ? você recebe visitas? Como se divide o espaço ? se o espaço de vida (casa, terreno...) é compartilhado: quem mora em cada espaço? Como se organizam? O que você faz aqui em casa? quais os problemas que você tem em casa ? Quais as características da sua moradia? Quem sustenta o lar? Como você se organizam economicamente? qual é o rol de cada um no lar? (labores domesticas, cuidar de crianças, cozinha...) qual é a sua situação da família agora (crescendo, estável, em crise...)? se tem pessoas que não fazem parte da família ou são parentes afastados e que mora com você; qual foi o motivo da convivência? Quais as dificuldades que você conheceu ou conhece? Como você acha a convivência com os outros membros do lar? Você recebe alguma ajuda exterior?

A l'échelle du quartier/la ville

o que você conhece do seu bairro? Quais os locais que você frequenta? Quando? Participa de alguma atividade aqui no bairro (lazer, religião, amizade...)? Você tem família que mora aqui perto? Como você se desloca dentro do seu bairro? Onde você faz as suas compras? Como você vai? Quantas vezes? Quais as dificuldades? quais os lugares que você frequenta na cidade (saúde, compras, visita à família...)? porque? Quais os lugares onde você nunca vai? Porque? Você conhece bem a cidade? Quando você se desloca? Como você se desloca? Você é ajudado (a)? quais as dificuldades que você tem? Como você faz para superar essas dificuldades? No caso de dependência física: quem se desloca por você (para fazer as compras, passos administrativos...)? de que forma você é ajudado(a) para se deslocar? Como se organizam?

3. Représentations collectives et individuelles :

On veut identifier le rapport des individus face à des territoires donnés, qu'ils soient fréquentés ou pas. Il s'agit également de connaître les représentations actuelles des individus face à leur conditions de vie et à leur expérience de vie passée ou actuelle. Cette dernière partie du guide d'entretien permet de connaître les représentations des enquêtés vis-à-vis des transports collectifs de la ville, des principales difficultés qu'ils ressentent pour se déplacer au quotidien. Enfin, nous invitons l'enquêté à s'exprimer quant à ses projets futurs.

3.1. Les représentations du quartier de résidence

Questions suggérées :

Quais são os limites do seu bairro (onde ele começa/termina)? como você acha o seu bairro? porque? Pode me falar como se organiza o bairro? Quais as mudanças que teve seu bairro desde que você chegou? Qual a relação que você tem com a vizinhança?

3.2. Représentations de la ville

Questions suggérées:

Se o entrevistado vem do interior: quais as diferenças entre a sua vida no interior e a daqui? Como você acha a cidade de Recife? Onde você nunca moraria e porque? Onde você moraria? Quais os lugares que você gosta? Porque?

3.3. Représentations des transports collectifs de la ville:

Questions suggérées:

Como você acha o transporte no Recife? Porque você gosta/não gosta?

3.4. Représentation des conditions de vie:

Questions suggérées:

Como você acha a sua situação de antes? E a sua situação de agora? Quais as mudanças que você acha? Quais as maiores dificuldades no dia a dia?

3.5. Projets futurs

Questions suggérées:

Quais os planos para o futuro? Pensa mudar de residência? No caso do planejamento de uma mudança: como você esta se preparando para a mudança? Você gostaria ir para onde? Porque?

Annexe 7. Exemple de retranscription d'entretien

Entretien n°9

I: Intervieweur

E: Enquêtée

I : me fale um pouco onde você morou durante a sua vida?

E: Surubim, a cidade...

I: você nasceu lá foi?

E: eu nasci em Surubim...agora a gente veio de mudança para aqui... 19 anos... porque teve um tempo que não choveu né, a gente estava (???) aí a gente veio para aqui...meu marido trabalhava na cidade universitária, como eu lhe falei ontem... 19 anos, aí a gente veio para aqui de mudança...agora tenho 4 filhas casadas, são 6 filhos; o mais velho mora em SP e aqui tem 3 mulheres e em Surubim tem um e aqui tem uma que é a caçula.

I: e em Surubim, você morava com quem?

E: morava com meu esposo, a gente era uma casal...

I: mas quando você era pequena?

E: com meus pais, com meus pais... e meus irmãos...irmãos foram 3 mulheres e 7 homens...

I: você é a maior?

E: não eu sou a do meio... tenha uma velha, eu e a caçula... e aí antes de mim morreu outro né também... uma família até grande né...

I: então vocês eram 10 em total...e vocês moravam aonde?

E: a gente morava num lugar chamado barra de (???) de estado de Surubim né...

I: e lá como era?

E: era interior...a gente trabalhava na roça...

I: você tem lembrança disso?

E: tenho! A gente trabalhava na roça, nossos pais eram pobres e a gente trabalhava na roça...a gente (???) plantava feijão, de tudo mais um pouco né... agua de barreira que ninguém tenha agua encanada... furava um buraco assim no chão, ia afundando para ir juntando aquela agua para a gente poder tomara agua né porque não tenha agua encanada né. Aí naquilo a gente foi se criando, depois, saindo desse lugar teve lá um caso com a minha caçula, a gente vendeu lá e veio para Surubim né... compramos em Surubim uma casa e ficou lá...

I: porque vocês mudaram?

E: porque teve um caso da minha irmã, o namorado.. ai o pai desgostou do lugar, vendeu e a gente foi para Surubim..não foi nem na cidade, foi um pouco mais distante né...

I: e porque Surubim?

E: Surubim vem de um boi entendeu?? Ele era o boi pintado, essa cidade vem da origem de um boi...e (????) tirava esse boi e botaram o nome de Surubim... ai acharam que aquela cidade podia ter o nome daquele boi né...foi isso!

I: e vocês porque foram para là?

E: porque era nossa cidade, a mais próxima era essa...a cidade próxima que era muito bem falada... Surubim é muito antigo ja...

I: vocês moravam em casa?

E: a gente morava em casa...meu pai comprou a casa e a gente ficou morando là... em Surubim, perto da cidade... depois eu me casei...

I: você tenha quantos anos quando você morava là?

E: a gente saiu assim de barra (???), nesse sitio, eu estava assim com a idade de uns 9 anos por ai... depois a gente foi, foi se criando nessa família... eu fui morar em Surubim nesse terreno perto por là e depois foi que me casei e fui morar num lugar chamado Lagoa do Porco(?), ai de lá, eu comprei outra casinha num lugar chamado Caiana do Chimi...

I: e porque você mudou na lagoa do Porco?

E: quando eu me casei fui morar na lagoa do Porco na terra de um fazendeiro...

I: porque você foi para lá?

E: porque até... a gente era pobre e a gente não podia comprar uma casa...ou a gente alugava uma casa ou a gente ficava na fazenda trabalhando e morando na fazenda desse senhor né... ai depois que eu me casei. Ai ja procurei outra família porque me casei e vim morar num lugar chamado Caiana do Chimi (?), depois que eu me casei... ai meus pais ficaram em Surubim num lugar chamado (???)... e eu vim para a Caiana do Chimi ja casada né... ai com o tempo vai, meu marido veio trabalhar aqui, na cidade universitaria...

I: mas porque você foi para lá? Porque você mudou de novo?

E: porque quando eu me casei, o meu esposo veio trabalhar aqui, na cidade universitária... ai eu vim para aqui, veio com minha família (???) a filha casou...e eu fiquei com a caçula lá e depois aí eu vim-me embora porque com a seca como eu lhe falei a gente se mudou para aqui para Recife...

I: essa seca foi aonde?

E: em Surubim

I: você morava na fazenda era isso?

E: quando eu vim para aqui eu já não estava na fazenda, eu já era casada, eu vim morar aqui no Recife...eu tenha uma filha morando aqui, tenha duas filhas casadas morando aqui, aí eu já vim com meu filho caçula, Inaldo, é esse que mora aqui conjugado comigo..

I: quantos filhos você tem?

E: foram 6... 4 mulheres e dois homens...

I: você lembra quando casou?

E: lembro, o dia 14 de fevereiro de 1954...

I: você tenha quanta idade?

E: eu estava com... ia fazer 25 anos em Junho

I: e o que fizeram os seus irmão?

E: pronto, os meus irmãos se casaram e ficaram todos em Surubim né, ficaram todos em Surubim, casaram e ficaram lá. Aí depois foram falecendo e agora so tenho dois irmãos em Surubim mesmo..

I: e você lembra quando teve o primer filho?

E: lembro! O dia 10 de dezembro de 1954...

I: e os outros depois?

E: aí os outros foi de um ano até a Luzia que foi um ano e tres dias, ela nasceu em 55 né... aí a outra foi em 57, pronto, esta tudo anotado ali!

I: e você lembra quando você veio aqui no Recife?

E: faz 19 anos que eu estou aqui.

I: como ele procurou o trabalho aqui?

E: uma amigo dele, a filha do meio, não é a segunda.... casou mora aqui no Recife, aí ela conhecia um amigo aqui...esse rapaz trabalhava na cidade universitária, ele era soldador e eletricitista... aí conheceu a minha filha aqui, aí vai, ela sabia que o pai estava procurando trabalho ha muito tempo, ela foi buscar o pai dela... aí veio trabalhar na cidade universitária...trabalhou 19 anos...ele era jardineiro.

I: e là em Surubim, ele fazia o que?

E: na roça, trabalhava na roça... todos nos trabalhavam na roça, não tenha outro trabalho...que nos eramos pobres aí trabalhava na roça...

I: e você foi para a escola?

E: estudei um pouco... so até 3ero ano...

I: quando você começou a estudar?

E: comecei a estudar eu estava com 9 anos...

I: era em Surubim mesmo?

E: em Surubim... num lugar chamado Barra de Ouça mas era de Surubim.

I: e porque você parou os estudos?

E: porque meu pai botou na roça, na inchada para nos trabalhar que ele era pobre, não podia sustentar a gente no colégio... a gente quase nem estudou né...

I: você começou a trabalhar com quantos anos?

E: com assim... uns 12 anos por ai... me fez trabalhar na roça...

I: como você achou a sua vida lá?

E: bem, era difícil né porque nos eram pobres, tenha dias que a gente não tenha nem carne para a gente comer, a gente trabalhava, meu pai também trabalhava, ai a gente se criou assim né. Aí depois que eu me casei fiquei na mesma coisa...ai eu fui criando meus filhos todos na roça... depois o mais velho foi embora para são Paulo...mas ele não foi só, ele foi com um compadre e vizinho...ai ele levou ele para SP e hoje ele é construtor...ele mora em Guarulhos, o mais velho.

I: e você trabalhou até quantos anos na roça?

E: trabalhei na roça até muito tempo, até que eu não pude mais, que já cheguei com os braços doloridos criando gado aí a gente foi melhorando, comprei uma bezerra pequenininha e fomos criando (???) e daquilo ali a gente fez um...um pouquinho de gado né, que tanto que quando as filhas foram crescendo, que foram se casando a cada uma deu uma vaca...eu e meu esposo, a cada uma das filhas deu uma vaca...ai daqui (???) fizeram a vida delas e a gente foi quando a gente veio aqui e so tenha um filho solteiro: o Inaldo que mora aqui.

I: as filhas então?

E: moram là em Surubim, a mais velha mora em Surubim...

I: e elas fazem o que?

E: nessa mesma linha de trabalho: criando gado, criando carneiro, criando cabra, criando porco e trabalha na roça...

I: todos são casados?

E: casaram 5, so esse daqui que não casou...mora junto com uma prima mas ele ja esta com 15 anos, 15 que moram juntos.

I: e eles la em Surubim moram todos juntos?

E: assim... ficava a mais velha com já... casada, já tenha as filhas dela, as filhas casou também, e os outros ficaram morando na cidade, outros mais distante e foram assim, um canto para outro mas tudo em Surubim. So o que mora em São Paulo mas os outros moram aqui em Surubim...

I: porque ele foi para SP?

E: porque era dificil...a gente tudo trabalhando na roça...e ele como era um rapazinho já né...com 16-17 anos aí muita gente viajava para SP né... e não era o negocio que vai de avião, eles iam de onibus! Sofridos!!! Tres dias para chegar lá... quando saiu de lá de SP para visitar os pais, aos (???) ele chegava! Aí quando ele chegava em casa ele ia para a roça ajudar o pai! As vidas là do lado do interior são sofridas né... aí pronto foi quando eu vim embora para aqui, so vim com Inaldo, os outros já... tem uma casada na nova morada(?) essa já separou do marido dela...ela é casada na Caxanga...a Inalda casada na Caxanga.. agora já esta separada porque o marido dela bebia muito ai... separou... mas tem uma casada aqui na rua Fernando de Noronha...tem outra em Camaragibe...Edinalda mora aqui na Rua Fernando de Noronha... e tem uma que mora em Camaragibe... agora essa de lá é viuva que o motorista matou o marido dela...deu uma batida nela na bicicleta e matou na hora né...ai essa mora em Camaragibe...

I: e quando seus filhos vieram para cá?

E: quando eu vim aqui, eu so trouxe o Inaldo, as outras já moravam aqui...três casadas aqui... aí so Inaldo que ficou solteiro.

I: certo... e logo depois, como vocês arrumaram essa casa?

E: pronto, a gente veio de lá, deixou a nossa casinha lá, e a gente veio morar de aluguel... a casa ficou lá, ainda hoje esta lá...é sitio né, não é cidade...ai a gente veio para a casa de um amigo num lugar chamado aqui Cachito... que era amigo do meu esposo que trabalhava na cidade universitaria, deu uma casa para nos morar, nos so pagava energia e agua...

I: e vocês moravam somente os três lá?

E: morava somente eu, Inaldo e meu esposo... aí depois a gente foi... ele foi trabalhando, trabalhando, aí a gente vendeu uma vaquinha que tenha em Surubim, aí nos comprou uma casinha em Dois Irmãos...

I: vocês venderam a casa lá?

E: não, a gente vendeu uma vaca.. aí a gente comprou uma casinha em Dois Irmãos... mas lá eu não gostei! Porque lá era um canto muito violento, muita confusão... aí nos viemos aqui, que era um barraco de taba, era de taba, tudo isso aqui era de taba...depois a gente começou a ajeitar tudo por fora, aí derrubamos o barraco, aí ficou isso aqui.

I: e em Dois Irmãos como vocês procuraram a casa?

E: minha filha que morava na nova morada, morava là na entrada na borracharia, depois da ponte da Caxanga, ai como ela tenha conhecimento ai tenha um senhor, tenha uma casinha là, ai nos comprou e depois nos vendeu là e compramos essa aqui..

I: e você pode me dizer porque você não gostou de là?

E: porque tenha muitos vizinhos assim, mal educados.. umas pessoas assim, não dava para a gente morar ali juntinho né... aí a gente desgosto de lá...brigavam muito esse pessoal... aí a gente desgostou, vendeu lá e comprou aqui...

I: para você, o que é pessoas mal educadas?

E: assim, que eram umas pessoas assim que não se organizavam direito, que não sabiam se entenderem.. as vezes discutiam muito, a mulher com o marido...ai a gente não costumava e veio aqui...quando a gente comprou aqui, não era isso aqui...era de tabua...

I: vocês moraram quanto tempo lá

E: lá a gente morou (???)... em setembro e em novembro viemos embora para aqui...ninguem demorou lá não.

I: e seu filho fazia o que?

E: meu filho... depois que o pai trabalhou na cidade universitária... como ele era novato, ainda tenha 16 anos... aí depois ele foi para a cidade universitária, ganhou conhecimento aí depois o pai arrumou um trabalho para ele e ai ele trabalhou na cidade universitária....

I: e aqui como vocês acharam?

E: aqui a gente assim gostou porque aqui é tudo calmo...

I: mas como vocês arrumaram essa casa?

E: como estou lhe dizendo: nos vendemos a de lá e chegou a comprar esse barraco aqui que era de tabua aí a gente...

I: mas como vocês acharam esse lugar aqui?

E: os vizinhos, saiu do meu genro que eu tenho uma filha casada aqui essa que (???) que estou lhe dizendo... aí o marido dela era pedreiro, como ele trabalhava nesse lugar por aqui aí ele soube que tenha essa casinha para vender, tenha uma praça e a gente veio e comprou aqui... era um barraco de tabua.

I: vocês compraram por quanto?

E: a gente comprou por 55 nesse tempo... nesse tempo não era nem reais era cruzeiro...porque era um barraco de tabua viu! Aí a gente vai, fazendo essa, construindo e depois a gente derrumbou o barraco de tabua, a gente jogou as tabuas no terreno que tenha aqui bem perto, esse era um terreno onde se botava lixo, aí depois um pessoal que era, que não tenha moradia para morar, aí carregaram os materiais todinhos para fazer os barraquinhos deles por ai... nas invasões por ai... em junho, vai fazer 2 anos que ele faleceu...meu esposo... o primeiro de Junho... vai fazer dois anos que ele faleceu...

I: você lembra como era o bairro quando você chegou aqui?

E: desse mesmo jeito aqui, do mesmo jeitinho... do jeito que a gente chegou aqui, esse bairro era do mesmo jeito, não mudou nada...

I: e faz 19 anos que você esta aqui né?

E: 19 anos, vai fazer dia 13 de junho.. vai fazer 19 anos que eu cheguei aqui...

I: e você lembra do sertão então... quais foram os problemas assim da seca?

E: que não choveu, uma chuvinha nos prontava né...aí (???) o sol os matava né... ai a gente foi quando meu esposo trabalhava na cidade universitária ai ele foi me buscar...viemos morar por aqui...

I: vocês queriam?

E: eu vim porque era o jeito, eu fiquei lá, minha filha que morava perto de mim (???) tenha uma fazenda, o marido dela gostava de tomar conta de gado né, aí eu para não ficar so tive que acompanhar ele... ele veio me buscar e veio eu e meu filho...ai a gente veio para aqui.. ai a gente veio morar no Cachito primeiro, depois em Dois Irmãos depois da ponte da Caxanga, aí lá eu não gostei, aí de lá viemos e compramos esse barraquinho aqui...

I: e você pode me dizer quais as diferenças que você acha entre aqui e lá, onde você morava?

E: é tudo diferença porque lá a gente morava no que era da gente, a gente criava gado, criava carneiro, criava porco, criava (???), criava galinha, não tenha essa violencia que tem hoje por aqui né, e a gente morava num sitio, não ficava preso como aqui né... aqui so tem essa saída para a rua, atrás não tem porque da... para atrás é tudo casa né...é tudo murado... na minha casa so tem essa saída, para atrás não tem. E nos morávamos no interior, nas terras da gente, junto de (???), junto de (???), da minha familia, dos meus conhecidos... pronto, era outra coisa, era um sitio né.. não era assim como esse lugar por aqui. Era muito diferente, aqui é muito preso...é muito preso aqui porque eu ficou aqui, não tem para aonde sair né... tem assim: se for para casa dos vizinhos mas eu não gosto de viver em casa de vizinhos...vou na casa assim, se tiver doente, eu visitou né, vou a missa de mês em mês ai eu vou na Caxanga, o carro da igreja que tem aquelas senhoras que ficam sempre na igreja, vem me buscar, eles levam os idosos, ai o carro todos os finais de mês vem me pegar aqui... nessa barraquinha ali, aqui é a barraca de (???).

I: uma vez ao mês

E: uma vez por mês... esses idosos dessa comunidade... quem quiser vai, assiste a missa e eles trazem no carro e trazem de volta e botam em casa...

I: e você, quando chegou aqui fez o que?

E: quando eu cheguei aqui...quando cheguei aqui em Recife eu já não trabalhava mais...não trabalhava. Aí assim, ajudava as filhas a lavar roupa, lavar roupa de ganhou depois elas arranjaram trabalho e aí eu parei. Fiquei aqui, fiz o tempo que adoeci... tenho problemas nessa perna, de artrose...eu fazia uns trabalho com croché, bordados... muitas coisas...

I: mas você quando parou de trabalhar mesmo?

E: 19 anos que eu cheguei aqui...ai eu já parei de trabalhar fora né porque aqui eu não tenha trabalho ia levar o café dentro da cidade universitária e voltava para aqui, so fazia lavar a roupa dele, do meu filho e assim, não trabalhei mais.

I: então quando você morava no sertão, sempre trabalhou e logo foi embora...

E: trabalhei demais...até ir embora para Recife..

I: como foi a mudança?

E: a mudança foi muito difícil porque ninguém queria que a gente viesse, a filha que ficou em Surubi ficou muito se acabando, desmaiando porque a gente nunca se separou para longe e a gente trouxe um gadinho, umas vacas trouxemos...mas como era aí na federal quando ele chegou num lugar chamado Carpinas a rodoviária encostou, prendeu tudo... aí ele desceu, como ele era federal, ai so foi ele sair e como tenha um guardia ele falou que podia separar logo umas vacas para pagar a multa... porque a gente veio, era para levar um carro grande mas

nesse momento não encontraram, so foi um carro pequeno, ai veio, separou com as (???) o carro, para botar com um burro que veio de carrega e o guarda-roupa e as bagagens là encima né! Agora eu vim no carro de baixo, de praça, com a minha filha né, a que foi daqui. Aí quando na rodoviaria, quando foi chegando num lugar ai a policia diz que a gente não passa não porque ninguém consegue, nem consente mudança junto de gado... aí com toda a situação toda que pegou de surpresa, foi tirar a carteira da federal, mostrou a ele... ao guarda e ele disse: pode ir embora. Está vendo como foi? E ele era muito conhecido aqui... 19 anos aqui...se você chegar na cidade universitária, você pergunta ali quem é senhor Ignacio aqui? Até as crianças lhe dizem... ele era muito conhecido, ele era jardineiro, andava com todos os médicos para procurar as prantas que os médicos não conhecem prantas... e a gente que somos do interior conhece tudo qualidade de plantas... aí ele, par (???) o mundo, botavam ele no carro e ele pegava as plantas, botava aquelas plantas no (???), secava, passava na maquina para fazer o remédio né... naquela cidade universitária que ele morreu ali...

I: ele teve tempo de se aposentar?

E: ele se aposentou pela idade, não foi pelo tempo de trabalho... porque ele trabalhava em firma terciarizada, vai entender o que é firma terciarizada... você sabe o que é? A firma faz um contrato, passa 3-4 anos trabalhando naquela firma né, (???) trabalhador. Depois que ele termina aquele contrato, naqueles tempos, já ela vai embora e já entra outra né... ele trabalhava assim... agora quando ele, quando aquela firma falia, ele ficava trabalhando pela Prefeitura, na prefeitura. Mas ele não pagava o NSS... sou contribuiu 8 anos...

I: tenha carteira?

E: tenha mas so contribuiu 8 anos que tem que pagar direito né... agora quando aquela firma falia, que fazia esperar contrato de outra, um anos, dois... o tempo que essa firma lhe de contrato ai, ele não contribuía...(???) porque ele contribuiu so 8 anos...(???) é 35 anos né?...

I: ele faleceu com quantos anos?

E: com 79

I: então, quando ele aposentou, ficou trabalhando...

E: ficou trabalhando... era aposentado mais ficou trabalhando porque ele era trabalhador, não queria deixar de trabalhar e aqui era assim; era aposentado mas ele trabalhava... trabalhar era qualidade dele, so parou quando morreu...morreu là no trabalho, no serviço, no jardim ele caiu (???) não acabou-se na hora, ficou desmaiado não falou mais ai foram para o hospital das clinicas e aí ele morreu...

I: e você falou que trabalhava um pouco... e agora?

E: agora não...

I: você não falou que vendia algumas coisas?

E: sim, eu faço aqui na minha casa... picolé, o gelo né...isso sou eu que faço na minha casa...so para não ficar parada né... o problema é essa perna, fiquei nove meses sem andar... fiquei 15 dias encima da cama, fui para o medico... aí depois fiquei andando num (???) como uma criança.. depois eu fiz fisioterapia três vezes por semana...ai foi quando fiquei andando, aí eu vou faço gelo e picolé so para ficar, para não perder o movimento né, ficar (???), ficar andando né...

I: mas você vende...

E: vendo sim aqui...

I: e faz quanto tempo que você trabalha em casa vamos dizer?

E: 18 anos, faz 19 que eu cheguei aqui, so passei um ano sem fazer nada, depois comprei uma geladeirinha verde usada e aí comecei a fazer...

I: e sempre desde que você chegou aqui...

E: desde que eu cheguei aqui...ai comecei a fazer o gelinho, faço o picolé, aí as crianças vem e compram direto! Ontem de manhã eu já fiz de manhã, enchi a geladeira e pronto os meninos vieram por aqui.

I: é so para lazer que você faz....

E: so para lazer, para não ficar parada né...

I: e o croché que você falou?

E: agora mesmo eu não estou fazendo porque fiz cirurgia nesse olho e vou fazer no outro né, so entreguei os meus exames no medico, aí ele vai marcar a cirurgia mas eu não sei para quando...ai enquanto isso eu não posso trabalhar com agulha, tizora... ninguém pode trabalhar...ai por enquanto não estou fazendo nada. Mas o croché que eu faço é so para mim e para minha familia, eu não faço para vender, sso para mim.

I: e você esta aposentada?

E: eu me aposentei...pela idade... por invalidez por causa dessa perna...foi por invalidez...

I: com quantos anos?

E: eu estou aqui faz 19 anos, aí eu me aposentei vamos dizer faz 10 anos... eu tenho 83...

I: e como você fazia para se sustentar?

E: eu não trabalhava, so ele que trabalhava... como a gente não pagava aluguel, so pagava a agua e a energia né, e a gente não pagava (???) porque a gente terminou essa casinha, ali o que ele trabalhava e depois ele se aposentou, porque ele se aposentou primeiro do que eu né...ai foi como a gente ficou vivendo...

I: e porque você não pediu a aposentadoria pela idade...

E: porque quando eu fiquei em Surubi, me pegaram meus papeis (???) quando se aposenta se paga ao sindicato pelo (???) rural né... aí não teve jeito de me aposentar, aí eu vim embora para aqui... depois que eu cheguei aqui, eu fiquei cuidando de uma criança...eu cuidava de uma criança aqui na casa, ele era filho de uma pessoa, aí essa mulher me conheceu, aí fiquei com essa criança com 3 anos até os 9 anos...

I: de quem era essa criança?

E: a criança era de uma vizinha, aí ela trabalhava, hoje ainda ela trabalha em Boa Viagem, ela é cabelereira e eu fiquei com esse menino, tomei conta dele até 9 anos....

I: mas você fazia isso de graça?

E: não, ela pagava... e fazia o que precisar para ele, ela trazia de tudo, ela pagava

I: ele estava com quantos anos?

E: eu comecei a criar ele com 3 anos...saiu da minha casa com 9, o nome dele é Junior, a foto dele esta ali... mora em Boa Viagem que a mãe dele é cabelereira... mora em Boa Viagem.

I: e como era o seu dia a dia quando cuidava dele?

E: ah! Eu cuidava dele igualmente que eu cuidava dos meus filhos! Dava comida na (???), dar banho, so a mãe levava ele a noite e no dia que estiver chovendo ele não levava e eu ficava com ele...para onde eu fosse eu botava ele no meu braço, eu cuidava mais dele do que meus filhos! Porque eu quedava ele demais!depois ele começou a estudar nessa escolinha ali de frente e eu ia levar e buscar, levar e buscar... porque eu tenho muito cuidado...

I: você já morava aqui?

E: eu morava aqui... desde de 4 meses de nascido, ela pagava o pessoal para tomar conta dele, a mulher cuidava (???) . aqui agora porque tem as creches né, aí as mães botam todos nas creches mas antes não tenha...aí escolhia, escolhia aquela pessoa que soubesse cuidar daquela criança...

I: e você não era família dela?

E: não, não era nada dela...

I: era vizinha so...

E: nem era tanto vizinha, eu conhecia ela assim porque a minha nora que é a mulher do meu filho, conhecia ela e foi ela que ficou cuidando dele. Aí quando minha nora ficou grávida, aí ela não queria (???) porque aí (???) e mandou para mim...hoje quando ele vem, vem na minha casa, dorme na minha cama, varre a casa, lava os pratos, faz de tudo na cozinha porque eu ensino desde pequenininho...

I: mas ele vem quantas vezes aqui?

E: assim, nas férias de São João, para Natal, agora quando eu fiz minha cirurgia em dezembro ele veio passar oito dias aqui comigo, ele é uma ótima pessoa, jaja (???)

I: você adotou ele né?

E: eu passei nove anos com ele e ele ainda disse assim: “se a minha mãe falecera, eu vou morar com a senhora”. Ele não passa aqui, ele viaja para Bahia, para Belo Horizonte, para Minas Gerais.. ele joga pelo Sport..

I: tem quantos anos agora?

E: tem 17 anos...

I: e você criou mais...

E: não, depois apareceu muita gente mas eu não quis mais não porque eu já estava com problema de artrose, meu joelho doia muito, meus braços... aí eu não quis mais ficar com filho de ninguém não...so meus netos por aqui... tem duas netas aqui, uma esta com 14 anos a a outra esta com 13... elas vão para o Colegio e são Lisa e Estefany, filhas do meu filho... mas cuidei de criança mais não, porque já estavam ficando meus braços adoloridos e criança é responsabilidade muito grande né! Quando eu tomava conta dele as vezes as pessoas diziam (???) porque é meu filho... qualquer coisa que acontecer a mãe dele ela logo assim: foi a senhora que tomou conta (???) cansou de vez... foi ela, foi a mãe que eu encontrei para cuidar do meu filho... essa grade ali eu botei por causa dele... foi, porque eu não tenho tempo para estar com ele, eu fazia o almoço do meu marido, eu lavava a roupa, fazia de tudo, para ele e para meu filho... as vezes estava aqui na porta (???) daqui a pouco tenha meninos que jogavam pedra nele...aí eu botei a grade, eu aqui (???) ja estava com 9 anos...então ele chega aqui, não vai para casa de ninguém, chegou aqui, entrou aqui, aí eu :”já tomou café?” “eu nem almocei ainda”... pronto ai ele já entra, o almoço esta pronto, ele esquenta, aí as vezes quando esta aqui (???) minha netas, ele nem para fora ele anda...

I: e ele mora aonde agora?

E: ele mora em Boa Viagem, com a mãe dele que tirou ele da minha casa...9 anos que já foi morar em Boa Viagem, porque ela morava aqui no Cachito, mas ela trabalhava em Boa Viagem...

I: e voltando à aposentadoria, porque você não fez a aposentadoria pela idade?

E: porque no tempo, como eu lhe contei, ficou assim, eu estava em Surubi, aí não tive como fazer porque lá é assim, so tem... para aposentar tem que pagar o sindicato, meu esposo estava pagando o sindicato e aí ele veio embora para aqui, aí ele deixou de pagar o sindicato, ficou pagando aqui...aí quando me chamaram para fazer meus documentos lá para aposentar... a carteira dele já estava com muito tempo, correto tempo né, aí ele disse que não ía deixar de pagar o sindicato para pagar lá onde estou morando... aí não fez, aí eu não me aposentei...porque aqui so pode aposentar um so de uma casa, os dois não podem...aí eu fiquei sem me aposentar... depois veio um advogado, da cidade universitaria do (???) pegou meus papeis aqui e levou, ele disse que ele ia me aposentar...eu esperei dois anos depois eu disse quero meus documentos que eu quero viajar...

I: você esperou dois anos para que?

E: para ele me dar uma resposta... ele veio me entregar meus documentos: identidade, cpf...tudo tudo eu tenha tirado em Surubim...ele disse: “não a carta vai chegar, quando abaixe no computador”...que a minha filha foi saber para eu me aposentar por causa dessa perda, aí disse não, ele nunca deu entrada a esses documentos aqui...aí tem uma sobrinha minha que mora em Surubi, filha de um irmão meu, aí ela junta...(???) aposenta as pessoas...ja aposentava, agora não aposenta mais não... aí ela veio aqui, falou comigo, ela (???) a senhora e foi para Surubi e ela me aposentou por invalidez...

I: aí você teve que esperar dois anos para se aposentar...

E: perdi 10 anos de aposentadoria...

I: você estava com esse problema (das pernas) faz quanto tempo?

E: faz muito tempo...aí depois que eu estava aqui, que essa sobrinha veio me ver, pegou meus papeis, aí foi para Surubim... foi tanto, ela aposentou tão rápido, porque ja fazia tempo... eu perdi 10 anos, que eles não queriam me aposentar, eles diziam: “senhora, você perdeu 10 anos de aposentadoria, porque não aposentou?”. Aí eu tenha o INSS do meu filho em SP, o INSS do meu filho so valia para mim enquanto ele era solteiro... casou e não valia mais. Ai meu filho ja tenha casado, foi quando ninguém queria assinar meus documentos... e aí na INSS tem que assinar porque ela esta precisando, não podia mais trabalhar né? E fui embora para aqui e foi aí quando aposentei...foi tanto que primeiro dia de (???) foi 30 reais, nem reais era ainda, era cruzeiro...aí depois foi aumentando, aumentado...agora é um salario né...625

I: e seus filhos fazem o que?

E: meus filhos trabalham....

I: as meninas também?

E: as meninas também! Agora tem essa a Inalda que mora aqui na Nova Morada, na Caxanga, essa, trabalha no Hyper da Caxanga...ela formou-se, foi aqui que se formou né.... aí veio para aqui, casou, teve dois filhos, mas depois o marido começou a beber aí ela foi e se separou pela justiça. Tem outra que mora na rua Fernando de Noronha e ela tem o mesmo problema com o joelho, essa trabalha com o abrigo de velho na Varzea, ela trabalha aqui (???). e essa de Camaragibe não trabalha mais não porque ela fez cirurgia de artrose também numa perna, essa não trabalha mais não... essa esta em beneficio. E o Inaldo que é meu filho caçula, ele é pedreiro... e o que mora em SP é construtor...

I: e você como se organiza agora no dia a dia?

E: o dia a dia é assim: eu ficou na minha casinha, minhas netas dormem comigo a noite... as duas netas filhas do meu filho... aí no quintal é... as casas são separadas mas o quintal é um so... como aí eu fiquei viúva, e elas gostam muito de mim, aí elas dormem comigo entendeu?

I: mas elas moram aonde?

E: elas moram aqui, é conjugada essa casa...agora o quintal é um so né...elas entram aqui pelo quintal...ai a noite elas dormem comigo...

I: elas tem quanta idade?

E: a Elise esta com 14...e a Estefany esta com 13...

I: elas começaram a ficar aqui quando você ficou viúva...

E: desde pequenininha que ficaram comigo, a mãe viajava, a mãe saia, os pais dela, a mãe dela, a família eram do Curado, aí... de Jabotão... aí elas ficavam comigo (???) hoje vão para o colégio, (???) a manhã estão trabalhando, o pai saiu para trabalhar, eu faço meu almoço....

I: então você criou mais de uma pessoa!!

E: foi! (rires) hoje mesmo, ontem não fizeram o almoço e hoje não fizeram o almoço... que vovo faz aquilo que gostam...(???) senão chega seis horas da noite...

I: elas praticamente moram com você né?

E: desde pequeninhas... aonde a mãe saísse, eu tomei conta da Elise e do Junior... depois a mãe dela quando estava com 3 meses de Elisa, estava grávida de Estefany... Elisa fez 14 anos no dia 27 de dezembro e Estefany fez na véspera de natal, antes de Elisa completar 1 ano (???) Estefany chegou...aí pronto eu tomei conta...quando a mãe saiu, aí eu fiquei aqui e ainda estou aqui...quando sai da casa dela vem para aqui, quando sai daqui vão para a casa delas... e a noite dorme aqui.

I: tem mais família por aqui perto?

E: tem assim uma filha que mora na rua Fernando de Noronha, na Brasilit, a Inalda na Caxanga, ali na Nova Morada e a (???) em Camaragibe...

I: mas aqui mesmo?

E: aqui perto tem não

I: tem as netas né!

E: tem, as netas são como filhas! Porque a gente é assim: criou os filhos da gente, depois é os netos... eu, se tivesse (???) o pai dela trabalha...mas tem uma cosa: saio um dia de tarde, é o dia do lanche com elas, se o pai delas não da o dinheiro do lanche tudo bem, se não da pronto! “vovo quero isso, vovo quero isso”... se for para o bompreço fazer as compras, porque elas vão comigo, pegam o que elas quiserem, aqui não tem nada... se precisar de qualquer coisa porque (???) vai para a casa da vovo, vai para casa da tua mãe, vai ficar na casa de (???) é assim!...

I: e com a aposentadoria que você tem da para...

E: da porque eu sei dividir né!eu compro aquilo que eu posso né? Me organizou assim: se eu faço minha compras do que eu precisar, já sei o que vou comprar, eu levo uma notinha e se eu não for ela vai, a outra filha (???) entregando a notinha, elas compram ali. Graças a deus da para mim né...porque tem gente assim que aposentado e que não da, não da porque começam a comprar coisas na barraca, passa uma prestação e compra né, umas coisas que tem dentro de casa. Porque eu tenho minhas coisas dentro de casa e não preciso comprar, que o preço (???) passa né, vendendo. E aqui pronto, graças a Deus eu estou vivendo né.

I: e onde você faz as suas compras?

E: aqui no Bombreço, no mercado aqui, um mercadinho bem perto daqui...

I: como é o nome do mercado?

E: o barateiro...faço compra...

I: e você vai sozinha para lá?

E: vou com elas, com as netas... quando eu não vou, mandou elas...

I: e você vai quantas vezes?

E: de 15 em 15 dias...porque eu compro (???) para fazer o picolé, compro o leite, compro a fruta, passa aqui, so passa vendendo, tem a barraca ali do vizinho que aí eu peço e dai pronto, eu faço picolé né..

I: e você vai para lá andando?

E: vou andando graças a Deus, vou andando! Passei um tempo sem andar mas agora ando!

I: e para voltar?

E: a mesma coisa! Tem essa bengalinha ali que o medico ajeito para mim, ali atrás... lá no mercadinho tem o direito de mandar trazer...o rapaz vem trazer...quando é pouquinhas coisas as meninas mesmo trazem e quando é mais, o mercadinho tem direito de trazer na casa de todos nos aqui...

I: e para onde você mais sai?

E: so pro medico, na casa das minhas filhas quando vou passear, que as minhas filhas me levam para a casa delas, vem me buscar e para a missa que vou todos os finais dos meses...

I: so uma vez por mês...

E: so uma vez por mês...

I: e o medico, você vai para onde?

E: no medico, quando eu vou, agora mesmo vou fazer minha cirurgia no (???) ventura é Conde da Boa Vista..

I: como você vai para lá?

E: com o vizinho que ele tem carro...tem o vizinho aqui que tem taxi, eu pago a corrida...vou com a noiva do meu neto que mora na Nova Morada ou então vou com minhas netas que são de menor... mas quando elas vão tem que ir uma pessoa de responsabilidade para andar comigo mas eu ando por aqui, eu varro casa, faço tudo, lavou, tudo tudo eu faço...

I: recebe ajuda?

E: não porque assim, no tempo que eu não podia fazer, as minhas filhas ficavam aqui direito, faziam minha coisas, mas agora eu faço; lavo roupa, passo pano de casa, faço tudo! Faço todas minhas coisas! Quando chegar aqui, precisar do almoço, já esta pronto! Domingo eu mesmo estava aqui quando eu estava terminando de fazer minhas coisas aqui, ai uma vizinha me chamou aqui, eu sai, quando eu sai, era um comandante de um navio da marinha...que vem me visitar...ele morou aqui num lugar chamado Timbauba... ai ele veio morar aqui, numa casa de aluguel, a gente ficou se conhecendo e esse menino estudo na cidade, o pai dele trabalha no Hospital (???) Cruz...tenha dias que ele não tenha nem o dinheiro da passagem... o pai pedia emprestado dinheiro a mim, aí eu já estava aposentava, dava um trocadinho a ele e ele ía para a cidade comprar jornal para fazer o dinheiro de voltar e ele estudar né. Ele estudou, fez a prova ele não passou....

I: mas vocês não se conheciam né?

E: não, a gente se conheceu quando o menino veio morar aqui...

I: mas como vocês se conheceram?

E: porque eles vieram de Timbauba para aqui, porque o pai trabalha no Oswaldo Cruz, mas era muito longe para estar saindo né ele era filho que a mãe dele não morava com o pai dele, ele foi criado com outra mulher né... o pai dele mora ali na invasão e esse menino hoje é comandante na marinha...ai o outro dia ele veio me visitar...(rires)

I: e quais são as dificuldades que você tem no dia a dia?

E: não, a minha dificuldade é essa; so andar com pessoas né, eu não ando so né...não ando sozinha porque você vê aqui, tem muita gente que bebe, tem muita gente que algumas vezes você sai aqui e uma pessoa idosa não pode andar so para não cair, que é o que o medico recomenda, não pode descer do carro sem aquela pessoa... até eu não viajo de onibus...so se eu fosse para Camaragibe com uma outra pessoa (???) mas eu viajo so com esse vizinho atras que tem taxi de viagem... aí so viajo com ele... se o medico marca um dia para mim, eu já ligou para ele né... aí ele mora perto da minha casa, atras... ou algumas vezes ele esta conversando aí e eu chamo ele e pronto, ele vem com o carro aí para ir para lá e pronto...

I: mas quantas vezes você vai para lá?

E: assim, se tiver 3 médicos na semana eu vou, se for duas vezes no mês... eu fui duas vezes, fui na segunda e na quarta, que fui fazer examen no cardiologista e fazer examen de sangue... aí vou com ele... agora no dia que esta de ferias, quando ele esta folgando ele me espera...e quando ele não esta aí eu pego outro motorista para aqui.

I: e sempre acompanhada...

E: sempre acompanhada...eu so ando com pessoas adultas, não ando com crianças.

I: e onde você vai também quando você sai?

E: quando eu saio para ver minha filhas...para Camaragibe minha filha vem me buscar... quando eu vou para Camaragibe, se eu quiser ir de taxi, se eu for so digo: “vai me levar para a casa da minha filha” e ele já sabe né. Minhas netas dizem para mim de so ir com ele! Ele deixa lá. O dia que eu vou-me embora ele já sabe e vem me buscar. A minha outra que mora Fernando de Noronha, no terminal da Brasilit, quando ela quer que eu venha... sexta feira passada almocei na casa dela e o carro vem me buscar aqui, o genro dela tem carro né...ai mas quando eu quero ir de pé, eu falou: “Inalda, eu estou chegando ali” e pronto ela vão me encontrar por aqui e vou de pé, vou e volto. Pegou no braço dela e vou embora né! Porque aqui é muito buroqueira e eu tenho essa perna meio esquecida... aí não fica igual como a outra né...

I: você vai andando até aonde?

E: até (???) você pega essa avenida aqui que vai direto...eu vou até a distancia esta boa né! Vou andando...agora quando o menino esta com carro em casa, o genro, ai ele: “não, vou levar você” aí ele me deixa.

I: e você conhece bem aqui o bairro?

E: conheço! 19 anos faz um bucado de dias né! Conheço um bucado de gente... tudo isso aqui eu conheço...

I: onde você acha que o bairro começa e onde ele termina?

E: eu não vou lhe dar explicações porque eu não sei assim mas aqui é a segunda travessa de Gravata né... aí daqui quando termina a segunda travessa ali já é (???) Gomez né... para ali, já é a Torre (???)...mas para a frente é Varzea né...pronto, indo para là, ja é Brasilit né?

I: e aqui é o que?

E: aqui é bairro da Varzea, é Brasilit mas é bairro da Varzea...

I: e você sabe onde começa e onde termina o bairro da Varzea?

E: sei não porque a Varzea é muito grande né!

I: você gosta daqui?

E: eu gosto sim... assim, vamos dizer eu gosto dos meus vizinhos, eu gosto... quando eu digo que me filho esta construindo uma casa, aí todo o mundo diz: “o senhora, você não vai sair daqui não, porque a gente é vizinho aqui e qualquer coisa, se a senhora vai embora, a senhora fica aqui, a senhora não é para sair daqui não!” bons vizinhos por aqui! Todos são... eu não perturbo com ninguém! Eu quero mais a gente se ver que ocupar... eu não vivo na casa do vizinho, graças a Deus eu tenho tudo para mim.

I: você pensa ficar aqui?

E: não sei o que eu va resolver porque meu filho vai embora né... se essas meninas forem embora... eu tenho que procurar uma filha né...porque vou ficar... vou fazer 84 anos, a gente vai ficando na idade e não é nem boa pessoa idosa ficar so né... porque aí vem os problemas, ninguém sabe né... hoje eu estou bem, o problema é esse nessa perna que ela sempre fica cansada.. mas tem uma coisa: quem sabe o dia de manhã né? Ai tem minha filha em Surubi, tem outra na nova Morada, tem a outra em Camaragibe, tem a outra na rua Fernando de Noronha... nenhuma quer que eu vaja embora para Surubi...ai depois eu não sei...

I: e seu filho vai embora então?

E: quando ele fizer a casa dele ele vai embora...na entrada de Dois Irmãos né... esta construindo...ai como você vê a casa é muito pequena né? E ele é pedreiro, gosta de trabalhar

e tem a casa que é pequena aí ele construí e ele vai embora para lá né... mas depois eu vou resolver...

I: aí você fica sem as netas né...

E: aí tem uma que diz que não vai, que não vai, que não vai... que só fica com vovo, mas quem sabe né... esta com 13 anos, quem sabe aí o destino né... aí deixar uma casa grande que o pai vai construir, já botou (???)... aí eu não sei das vontades delas né, eu sei da minha né... aí depois vai resolver né... como é que vai ser né!

I: e onde você moraria? Se você tivesse escolha...

E: se tivesse escolha, eu gostaria de morar assim junto de uma filha que ela dissesse assim: “eu quero que mãe venha para aqui” né... que tem uma na Nova Morada que eu gosto muito da Nova Morada, é um canto muito calmo, ruas bem, todas abertas, a casa dela é uma casa muito boa né... mas aí também vai depender da vontade dela né... porque a gente não sabe da vontade dos outros, nem os próprios filhos da gente sabe né... a gente cria cem filhos mas a gente não cria natureza né... e nenhum né... aí depois é aquela coisa assim: a gente criou tudo, bateu asa como passarinho, bateu asa e vão embora né... aí depois ninguém sabe daquele filho qual é a vontade daquele filho escolher aquele pai ou aquela mãe... diz assim: “não, eu vou trazer meu pai na idade”... e hoje é assim; quando vai ficando na idade que não pode, tem que passar pelos abrigos né se não tivesse família né... se tiver família, a família tem que tomar conta né... aqui é assim né...

I: e onde você nunca moraria?

E: na casa do meu filho não gostaria não... quando ele fizesse a casa dele eu não gosto de lá não... eu não gostaria ir para lá (Dois Irmãos)... depois eu vou escolher ali onde eu vou ficar... ou ficar aqui na minha casinha quando tiver minha saúde né... aqui pode dormir de noite... se (???) saiu (???) qualquer uma vem né... agora que eu não me aproximo muito de botar os vizinhos para dormir na minha casa... todos nós somos vizinhos aqui... eles conhecem toda a família né... eu moro aqui mas particular dos outros eu não sei... esse aqui é quarto de aluguel... esse portão aqui... tem gente aqui que pergunta: “senhora, sabe onde tem quarto de aluguel?” “tem aqui” “senhor, sabe quanto é que é?” “sei não”... conheço a dona, somos vizinhas faz muitos anos, se ela precisar de mim eu estou aqui para qualquer coisa mas tem uma coisa, não sei... “a senhora não mora aqui?” eu disse um dia desses: “eu moro aqui mas eu moro na minha casa” agora o particular dos outros eu não sei... só sei que ali é quarto de aluguel... aí pronto, do o nome da pessoa, aí entra ali.. “obrigado”. Mas particular eu não sei. Pronto, eu estou aqui até quando Deus quiser né! Quando ele fizer a casa dele e dizer: “mãe, vou embora (???)” que já morou duas netas aqui comigo nessa casa porque ele já foi morar na casa de uma tia (???) SP... aí as meninas pequenas foram morar lá... aí veio outras netas já casadas morar aqui... depois quando ele voltou aqui elas foram embora... mas gente de fora eu não quero botar aqui não... o que da certo aqui é neta, filhas e vos né!

I: você recebe muita visita aqui?

E: visita eu recebo sim, porque toda minha família vem... tenho família em Campina Grande que vem para minha casa, Surubim, Casa Amarela... muita gente de por aqui vem me visitar na minha casa! sempre vem me visitar aqui... minhas filhas, aqui não falta né! Minhas vizinhas de por aqui... as vezes não querer nem entrar e senta ali e a gente fica conversando ai... é isso mesmo... todo o mundo gosta de mim porque meu direito eu não dou a ninguém...tem uma coisa, a gente sabe escolher os vizinhos da gente... porque a gente mora num lugar, porque a gente tem os vizinhos não é porque são os vizinhos esta todo mundo dentro de casa né! Eu nunca gostei disso...

I: e a cidade, você conhece outros bairros da cidade?

E: aqui so... já faz sabe... quantos anos que eu fui para a cidade? Faz 4 anos que eu fui na cidade...porque acompanhei minhas netas para a primeira eucaristia, tudo fui eu porque o pai e a mãe não são muito chegados na Igreja né...são aquelas pessoas que não... elas queriam fazer a catequesis e eu enfrentei... pronto, faz 4 anos em dezembro... aí eu fui na cidade comprar as roupas por aí, preparar elas todas... no dia da primeira eucaristia eu nem fui que eu já estava... eu não fui... foi aquela festinha toda, terminou dez horas da noite... toda a dispensa foi comigo... mas isso foi quando eu fui na cidade... depois comecei a pedir para minhas filhas tudo o que eu quero comprar..

I: e para as contas e tudo isso?

E: so eu... em Camaragibe... eu recebo meu dinheiro da aposentadoria aí eu comprei esse sofá... faz 4 anos que eu comprei esse sofá...aí eu fui para Camaragibe com essa filha que mora lá, fui na loja e na loja mandei trazer né.

I: e a aposentadoria, você vai pegar ela aonde?

E: meu vizinho aqui quem recebe...porque eu recebo na conde Boa Vista né... eu recebo no Bradesco...

I: então ele vai pegar...

E: aí ele vai, pega meu dinheiro e quando volta ele me entrega...era minha filha mas quando depois ficou empregada aí não podia sair né...aí meu vizinho é quem vai... mas ele vai assim: leva meu cartão, recebe e quando volta ele devolve meu dinheiro...

I: e como você paga as contas?

E: passa, e entrego na porta.. aí eu mando.. vem tirar o consumo aqui, deixa a conta aqui, aí eu passo para minhas filhas e são as minhas filhas que pagam...pago agua e pago energia...

I: você conhece seu vizinho faz quanto tempo?

E: desde que eu cheguei aqui...(???)

I: ele tem quantos anos?

E: ele tem uns 35 anos....ele é motorista de empresa também, aí tem um taxi... que a (???) dele é lá na universidade... trabalha lá

I: e porque você confia nele?


E: porque é uma ótima pessoa, desde que eu cheguei aqui, todo mundo conhece ele, desde que eu cheguei aqui com esses problemas (perna), como ele era mais próximo fiquei viajando com ele, conheço bem a mulher dele que é vizinha, as nossas casas são conjugadas de parede com parede... pronto... é uma pessoa que conheço muito ele, todo o mundo conhece ele e so viajo com ele a não ser que como ele troco de carro esse ano ai ele disse: “eu não posso sair com a senhora porque o carro não chegou ainda” ele me avisa né... pronto aí eu vou com outro vizinho daqui...eu ligo para aquelas pessoas, eu tenho o telefone, aí ligo, as pessoas vem para aqui e a gente sai...mas eu ficou mais com ele...

I: bom, so para terminar, como você acha sua situação agora comparado com antes?

E: antes era mais nova né!!! Tudo era mais jovem, tudo era flor né! E quando a gente vai ficando, voltando, voltando a gente ja acha muito diferente né!!tem problema de saúde, vem a idade.. e vem aquilo... mas graças a Deus eu estou aqui, estou feliz da minha vida, não me arrependo de estar com 83 anos, espero de aqui para a frente você me ver mais velha, e você ficando mais jovem também, que se você não for antes da minha idade vai ficar na minha idade também e estou feliz da minha vida! Sofri muito... que quando meu marido faleceu sofri muito mas a gente tem que acostumar né...a gente tem que acostumar porque quando a gente perdeu essa pessoa vai com Deus né, ai não perdeu, ele mandou buscar, ele vai buscar eu, você, qualquer um né... todos nos... a gente esta aqui numa passagem e a vida, a morte não é o final da vida.... a morte é uma nova vida com Deus né...aí uma passagem com Deus que vai passar para outra vida né...porque a gente não morre como Cristo morreu...a gente sai desse mundo numa passagem e dali a gente vai começar uma nova vida né...e eu estou feliz graças a Deus. E mais feliz de ter lhe conhecido!

I: muito Obrigada!

Annexe 8. Exemple de fiche thématique individuelle

Fiche thématique individuelle	
N° entretien	9
Nom	Sonia
Sexe	F
Âge	83
Activité	femme au foyer
Zone pauvre de résidence	Brasilit
Lieu de naissance	Surubim (Pernambouc)
Date et lieu du déroulement de l'entretien	19/04/2012
Durée de l'entretien	1h
Type de logement	Maison individuelle
	

Rencontre avec l'enquêtée :

La rencontre avec l'enquêtée s'est faite dans la rue lorsque je découvrais les petites ruelles de Brasilit. Cette dame, du haut de ses 83 ans, regardait paisiblement sa petite ruelle assise sur sa chaise-balance derrière les barreaux de sa maison. Je l'ai donc saluée et je me suis arrêtée près d'elle afin de reprendre mon souffle et me réfugier un instant à l'ombre. C'est alors que Sonia a entrepris un monologue fantastique qui ne m'a pas laissé le choix de lui faire part de mon travail. Ravie, elle accepta de réaliser l'entretien le lendemain chez elle.

I. Histoire de vie

1.1. Trajectoires migratoire, mobilités résidentielles et parcours de vie

Trajectoire migratoire et résidentielle :

L'enquêtée est originaire de Surubim, elle y a vécu jusqu'à ses 64 ans. Cela fait donc 19 ans qu'elle réside à Recife. A Surubim, elle quitta le domicile familial pour vivre avec son mari à Lagoa do Porco, dans une fazenda, alors qu'elle avait 25 ans. Lorsque son mari obtint un travail à la Cidade Universitaria, ils décidèrent de déménager à Recife. Arrivés en ville, le couple et leur fils célibataire s'installèrent dans une petite maison en location dans le même

quartier du lieu de résidence actuel. Puis, ils achetèrent une petite maison dans le quartier Dois Irmãos mais ils y résidèrent que deux mois : le quartier n'a pas plu à la famille qui le considérait violent et ne s'entendait pas avec le voisinage. C'est pour cette raison que le couple décida d'emménager dans leur quartier actuel, dans une hutte en bois qui s'est transformée au cours des années, en une maison consolidée.

Stratégies résidentielles :

Lorsque l'enquêtée se maria, le nouveau couple du opter pour le choix de s'installer dans les terres d'un fazendeiro qui proportionnait un logement pour ceux qui travaillaient en tant qu'ouvrier sur ses terres. En effet, le jeune couple n'avait pas les moyens de s'acheter une maison et la seule solution qui se présentait à eux pour pouvoir vivre ensemble était de travailler pour un fazendeiro qui proposait un logement.

Lorsque la famille emménagea à Recife, deux de ses filles y habitaient déjà.

La famille ne vendit pas la maison qu'ils possédaient à la campagne mais préférèrent venir à Recife en louant un petit logement. La maison dans laquelle ils vinrent s'installer à Recife appartenait à un ami du mari de l'enquêtée qui leur proposa gentiment de rester dans cette maison en payant que les factures d'eau et d'électricité. Le mari de l'enquêtée fut le premier à arriver à Recife, une fois qu'il commença à travailler, il alla chercher sa femme et son fils qui étaient restés à la campagne.

Afin de pouvoir acheter une petite maison, la famille vendit une de ses vaches et acheta une petite maison à Dois Irmãos. C'est à travers leur fille, qui habitait dans ce quartier, que le couple eut connaissance de cette maison en vente.

Le couple mobilisa également leurs réseaux sociaux afin de trouver une hutte à vendre dans leur actuel quartier de résidence.

Caractéristiques des ménages :

a) Composition des ménages au long du parcours résidentiel

A Surubim, elle habitait en premier temps avec sa famille (ses parents et ses frères et sœurs, 10 en tout). Toute la famille travaillait dans l'agriculture et vivaient dans une situation précaire (sans eau courante notamment) mais son père était propriétaire de son logement. L'enquêtée commença à travailler dans les cultures à 12 ans. Lorsqu'elle se maria, s'installa avec son mari à Lagoa do Porco, sur le terrain d'un fazendeiro, elle eut 6 enfants. Lorsqu'ils emménagèrent à Recife, le ménage était composé du couple et d'un de leurs enfants. Son mari travaillait à la cidade universitaria, il trouva ce travail grâce aux connaissances de sa fille qui était déjà installée à Recife. Il travailla en tant que jardinier. Lorsque leur fils eut 16 ans, il commença à travailler avec son père à la Cidade Universitaria également.

“ficou trabalhando... era aposentado mais ficou trabalhando porque ele era trabalhador, não queria deixar de trabalhar e aqui era assim; era aposentado mas ele trabalhava... trabalhar era qualidade dele, so parou quando morreu...morreu lá no trabalho, no serviço, no jardim ele caiu (???) não acabou-se na hora, ficou desmaiado não falou mais ai foram para o hospital das clinicas e ai ele morreu...”

Aujourd'hui l'enquêtée vit seule mais son fils vit dans la maison mitoyenne dont l'arrière-cour est commune.

b) Lieu de résidence et activités des réseaux sociaux

Les frères et sœurs de l'enquêtée sont tous mariés et demeurent tous à Surubim. Aujourd'hui seuls deux sont encore en vie. Trois de ses filles habitent à Recife (l'une dans le même quartier (divorcée) et l'autre à Camaragibe (veuve)), une autre habite encore à Surubim (travaille dans l'agriculture), l'un de ses fils habite dans la maison mitoyenne à la sienne (leur seule et unique fils célibataire qui habite avec sa cousine depuis 15 ans) et ses deux filles viennent dormir avec l'enquêtée tous les jours. Son fils aîné habite à SP et travaille dans une entreprise de construction.

c) Pratiques de bi-résidentialité

d) Pratiques de mobilité quotidienne au cours de l'histoire de vie

1.2. Pratiques de mobilité quotidienne pendant le parcours de vie

L'enquêtée n'a pas travaillé depuis qu'elle est arrivée à Recife

“quando cheguei aqui em Recife eu já não trabalhava mais...não trabalhava. Ai assim, ajudava as filhas a lavar roupa, lavar roupa de ganhou depois elas arranjaram trabalho e aí eu parei. Fiquei aqui, fiz o tempo que adoeci... tenho problemas nessa perna, de artrose...eu fazia uns trabalho com croché, bordados... muitas coisas...”

“depois que eu cheguei aqui, eu fiquei cuidando de uma criança...eu cuidava de uma criança aqui na casa, ele era filho de uma pessoa (a vizinha), aí essa mulher me conheceu, aí fiquei com essa criança com 3 anos até os 9 anos...”

II. Les espaces de vie et les pratiques quotidiennes

2.1. Principales mobilités au sein du quartier de résidence :

L'enquêtée réalise ses courses dans le quartier, elle va notamment au supermarché Bompreço, situé dans l'avenue Caxanga, et elle fréquente également la superette Barateiro, proche de son lieu de résidence (100m). L'enquêtée ne s'y rend jamais toute seule, elle se fait le plus souvent accompagner par ses petites-filles voire leur relègue ses achats. L'enquêtée réalise ses courses tous les 15 jours et elle s'y rend à pied et le retour avec le service de livraison à domicile lorsqu'elle réalise des courses importantes.

2.2. Mobilités réalisées dans l'ensemble de la ville :

Elle se rend une fois par mois à l'église, Av. Caxanga et c'est un de ses enfants qui l'accompagne et qui la ramène chez elle.

Lorsqu'elle doit se rendre en centre-ville pour faire une visite chez le médecin, elle s'y rend avec un de ses voisins qui est taxiste et qui lui fait un bon prix. Elle y va toujours accompagnée soit par ces petites-filles soit par la petite-amie de son petit-fils.

“quantos anos que eu fui para a cidade? Faz 4 anos que eu fui na cidade...porque acompanhei minhas netas para a primeira eucaristia, tudo fui eu porque o pai e a mãe não são muito chegados na Igreja né...”

2.3. Mobilités réalisées en dehors de la ville :

2.4. Difficultés rencontrées, dépendances et perte d'autonomie :

“o problema é essa perna, fiquei nove meses sem andar... fiquei 15 dias encima da cama, fui para o medico... aí depois fiquei andando num (???) como uma criança.. depois eu fiz fisioterapia três vezes por semana...aí foi quando fiquei andando, aí eu vou faço gelo e picolé so para ficar, para não perder o movimento né, ficar (???), ficar andando né...”

“agora mesmo eu não estou fazendo porque fiz cirurgia nesse olho e vou fazer no outro né, so entreguei os meus exames no medico, aí ele vai marcar a cirurgia mas eu não sei para quando...aí enquanto isso eu não posso trabalhar com agulha, tizora... ninguém pode trabalhar...aí por enquanto não estou fazendo nada. Mas o croché que eu faço é so para mim e para minha família, eu não faço para vender, sso para mim.”

Pendant un certain temps, l'enquêtée a eu des difficultés pour marcher à cause de son artrose et cet handicap a souvent renforcé son degré de dépendance vis-à-vis de ses proches. Pendant cette perte d'autonomie, ses petites-filles restaient auprès de l'enquêtée et réalisaient les tâches ménagères de celle-ci.

“a minha dificuldade é essa; so andar com pessoas né, eu não ando so né...não ando sozinha porque você vê aqui, tem muita gente que bebe, tem muita gente que algumas vezes você sai aqui e uma pessoa idosa não pode andar so para não cair, que é o que o medico recomenda, não pode descer do carro sem aquela pessoa... até eu não viajo de ônibus...so se eu fosse para Camaragibe com uma outra pessoa (???) mas eu viajo so com esse vizinho atras que tem taxi de viagem... aí so viajo com ele... se o médico marca um dia para mim, eu já ligou para ele né... aí ele mora perto da minha casa, atrás... ou algumas vezes ele esta conversando aí e eu chamo ele e pronto, ele vem com o carro aí para ir para lá e pronto...”

2.5. Stratégies individuelles et collectives dans les pratiques de mobilité quotidiennes :

« vou na casa assim, se tiver doente, eu visitou né, vou a missa de mês em mês aí eu vou na Caxanga, o carro da igreja que tem aquelas senhoras que ficam sempre na igreja, vem me buscar, eles levam os idosos, aí o carro todos os finais de mês vem me pegar aqui... nessa barraquinha ali, aqui é a barraca de (???)...”

Elle compte notamment sur sa fille pour réaliser les courses de temps en temps; elle lui fournit une liste complète puis sa fille se charge de réaliser ses achats. Une fois les courses faites, elle utilise le service de livraison à domicile de la superette ou alors, lorsqu'il n'y a pas beaucoup d'achat, ce sont ses petites-filles qui chargent la marchandise jusqu'à chez elle.

Lorsqu'elle visite ses enfants, elle est toujours accompagnée et le plus souvent, ce sont eux qui viennent la chercher.

“quando eu saio para ver minha filhas...para Camaragibe minha filha vem me buscar... quando eu vou para Camaragibe, se eu quiser ir de taxi, se eu for so digo: “vai me levar para a casa da minha filha” e ele já sabe né. Minhas netas dizem para mim de so ir com ele! Ele

deixa lá. O dia que eu vou-me embora ele já sabe e vem me buscar. A minha outra que mora Fernando de Noronha, no terminal da Brasilit, quando ela quer que eu venha... sexta feira passada almocei na casa dela e o carro vem me buscar aqui, o genro dela tem carro né...ai mas quando eu quero ir de pé, eu falou: “Inalda, eu estou chegando ali” e pronto ela vem me encontrar por aqui e vou de pé, vou e volto. Pegou no braço dela e vou embora né! Porque aqui é muito buraqueira e eu tenho essa perna meio esquecida... ai não fica igual como a outra né...”

L'enquêtée assure ne pas avoir être allée au centre-ville depuis 4 ans et elle délègue les différentes démarches ou achats qu'elle doit réaliser à ses filles ou à son voisin (pour aller chercher sa retraite elle relègue cette mission à son voisin le taxiste: *“meu vizinho aqui quem recebe...porque eu recebo na conde Boa Vista né... eu recebo no Bradesco...[...] aí ele vai, pega meu dinheiro e quando volta ele me entrega...era minha filha mas quando depois ficou empregada aí não podia sair né...ai meu vizinho é quem vai... mas ele vai assim: leva meu cartão, recebe e quando volta ele devolve meu dinheiro...”*

Elle délègue également ses déplacements à ces filles pour le paiement de ses factures: *“vem tirar o consumo aqui, deixa a conta aqui, aí eu passo para minhas filhas e são as minhas filhas que pagam...pago agua e pago energia...”*

2.6. Activités dans le logement :

L'enquêtée ne travaille pas mais fait des glaces qu'elle revend sur place, et ce, depuis 18 ans déjà. L'enquêtée souligne cependant qu'elle se dédie à cette activité pour ne pas rester sans rien faire et non pas pour augmenter ses revenus.

“visita eu recebo sim, porque toda minha família vem.... tenho família em Campina Grande que vem para minha casa, Surubi, Casa Amarela... muita gente de por aqui vem me visitar na minha casa!sempre vem me visitar aqui... minhas filhas, aqui não falta né! Minhas vizinhas de por aqui... as vezes não querer nem entrar e senta ali e a gente fica conversando ai... é isso mesmo... todo o mundo gosta de mim porque meu direito eu não dou a ninguém...”

III. Représentations collectives et individuelles

3.1 Représentations du quartier de résidence et des espaces fréquentés

a) Représentations spatiales

“E: eu não vou lhe dar explicações porque eu não sei assim mas aqui é a segunda travessa de Gravata né... aí daqui quando termina a segunda travessa ali já é (???) Gomez né... para ali, já é a Torre (???)...mas para a frente é Varzea né...pronto, indo para lá, já é Brasilit né??

I: e aqui é o que?

E: aqui é bairro da Varzea, é Brasilit mas é bairro da Varzea...

I: e você sabe onde começa e onde termina o bairro da varzea?

E: sei não porque a Varzea é muito grande né!”

b) Représentations de l'image du quartier

“eu gosto sim... assim, vamos dizer eu gosto dos meus vizinhos, eu gosto... quando eu digo que me filho esta construindo uma casa, aí todo o mundo diz: “o senhora, você não vai sair daqui não, porque a gente é vizinho aqui e qualquer coisa, se a senhora vai embora, a senhora fica aqui, a senhora não é para sair daqui não!” bons vizinhos por aqui! Todos são... eu não perturbo com ninguém! Eu quero mais a gente se ver que ocupar... eu não vivo na casa do vizinho, graças a Deus eu tenho tudo para mim.”

c) Représentations de l'évolution du contexte vécu

L'enquêtée souligne que le quartier n'a pas vraiment changé depuis la première fois qu'elle est venue y habiter.

« é tudo diferença porque lá a gente morava no que era da gente, a gente criava gado, criava carneiro, criava porco, criava (???), criava galinha, não tenha essa violência que tem hoje por aqui né, e a gente morava num sitio, não ficava preso como aqui né... aqui so tem essa saída para a rua, atrás não tem porque da... para atrás é tudo casa né...é tudo murado... na minha casa so tem essa saída, para atrás não tem. E nos morávamos no interior, nas terras da gente, junto de (???), junto de (???), da minha família, dos meus conhecidos... pronto, era outra coisa, era um sitio né.. não era assim como esse lugar por aqui..era muito diferente, aqui é muito preso...é muito preso aqui porque eu ficou aqui, não tem para aonde sair né... tem assim: se for para casa dos vizinhos mas eu não gosto de viver em casa de vizinhos...”

“antes era mais nova né!!! Tudo era mais jovem, tudo era flor né! E quando a gente vai ficando, voltando, voltando a gente já acha muito diferente né!!

d) Représentation des conditions de vie

tem problema de saúde, vem a idade.. e vem aquilo... mas graças a Deus eu estou aqui, estou feliz da minha vida, não me arrependo de estar com 83 anos”

e) Perception des modes de transport

N'utilise plus les transports en commun.

f) Projets futurs

“I: você pensa ficar aqui?”

E: não sei o que eu vou resolver porque meu filho vai embora né... se essas meninas forem embora... eu tenho que procurar uma filha né...porque vou ficar... vou fazer 84 anos, a gente vai ficando na idade e não é nem boa pessoa idosa ficar só né... porque aí vem os problemas, ninguém sabe né... hoje eu estou bem, o problema é esse nessa perna que ela sempre fica cansada.. mas tem uma coisa: quem sabe o dia de manhã né? Ai tem minha filha em Surubi, tem outra na nova Morada, tem a outra em Camaragibe, tem a outra na rua Fernando de Noronha... nenhuma quer que eu va embora para Surubi...aí depois eu não sei...”

“se tivesse escolha, eu gostaria de morar assim junto de uma filha que ela dissesse assim: “eu quero que mãe venha para aqui” né... que tem uma na Nova Morada que eu gosto muito da Nova Morada, é um canto muito calmo, ruas bem, todas abertas, a casa dela é uma casa muito boa né...mas aí também vai depender da vontade dela né...porque a gente não sabe da vontade dos outros, nem os próprios filhos da gente sabe né...”

Annexe 9. Exemple de fiche de synthèse par zone d'enquête, Brasilit (19 entretiens)

N°	Nom	Âge/ Sexe	Activité principale	Lieu de naissance	Situation familiale	membres du ménage	statut d'occupation du logement	Durée entretien
1	Alberto	80/H	Retraité	Zone rurale du Pernambouc (PE)	veuf, 4 enfants	EGO	Propriétaire	1h
2	Nina	72/F	Femme au foyer (pension du mari défunt)	Zone rurale - PE	veuve	EGO et sa petite-fille	Propriétaire	45min
3	Flora	70/F	Retraitée et vendeuse	Zone rurale - PE	célibataire, 4 enfants	EGO, sa fille et ses trois petits enfants	Hébergée	1h
4	Dona Nova	82/F	Retraitée (invalidité)	Zone rurale - PE	Divorcée puis séparée, 5 enfants	EGO et son fils	Propriétaire	1h
5	Taciara	81/F	Retraitée	Zone rurale - PE	séparée, 6 enfants	EGO et son petit-fils	Propriétaire	1h15
6	Flavia	67/F	Femme au foyer	Zone rurale - PE	mariée, 4 enfants	EGO, son mari, leurs trois filles et une petite- fille	Propriétaire	1h
7	Livia	93/F	Retraitée	Autre zone rurale	Divorcée, remariée puis veuve, 4 enfants	EGO	Propriétaire	1h20
8	Norald	65/H	Retraité	Zone rurale - PE	Marié, 4 enfants	EGO et sa femme	Propriétaire	1h
9	Sonia	83/F	Retraitée (invalidité)	Zone rurale - PE	veuve, 6 enfants	l'enquêté	Propriétaire	1h
10	Carla	73/F	Retraité	Zone rurale - PE	mariée, 14 enfants	EGO, son mari, leur fils et son épouse avec leurs deux enfants et deux petits-fils	Propriétaire	1h20
28	Fausto	85/H	Homme au foyer (aides sociales pour handicapés)	Zone rurale - PE	veuf, 7 enfants	EGO et son fils	Propriétaire	40 min et 30 min
29	Camila	62/F	Retraitée	Zone rurale - PE	célibataire, pas d'enfants	EGO et sa sœur	Propriétaire	1h
30	Simone	65/F	Retraitée	RMR	veuve, 3 enfants	EGO	Locataire	1h
31	Arlinda	82/F	Retraitée et vendeuse	RMR	veuve, 23 enfants	EGO sa fille et un petit-fils	Propriétaire	1h
32	Maria	62/F	Couturière	RMR	mariée, un enfant adopté	EGO et son mari	Propriétaire	1h
37	Eulalia	65/F	Retraitée	Autre zone urbaine	divorcée, 5 enfants	EGO, deux filles et une petite-fille	Propriétaire	1h
38	Julião	65/H	Retraité	Zone rurale - PE	veuf, 2 enfants	EGO	Propriétaire	1h
39	Javier	77/H	Retraité	Zone rurale - PE	divorcé, en concubinage, 7 enfants	EGO et sa compagne	Propriétaire	1h
40	Rebeca	61/F	Chômeuse	Zone rurale - PE	mariée, 5 enfants	EGO, son époux et leur fils	Propriétaire	1h

Réalisation : Pamela Quiroga

Pratiques résidentielles, mobilités quotidiennes et représentations

I. Trajectoire de vie :

1.1. Mobilités, pratiques et stratégies résidentielles durant le parcours de vie

Trajectoire migratoire et résidentielle :

- Les enquêtés ayant réalisé une migration **campagne-ville** : 3,1,2,4,5,6,7,8,9,10,28,29,30,37,38,39,40.
- On retrouve une instabilité résidentielle très importante chez les enquêtés 3,1,4,5,30,39 au long de l'histoire de vie. cette instabilité s'explique notamment par l'extrême **pauvreté** à laquelle ils ont été soumis (3,2,4,29,30). « *ai era pobre demais, tudo era mocambo minha filha isso aqui ! Era pobre demais, era uma pobreza infinita* » (2).
- Certains enquêtés ont eu recours au **travail chez l'habitant**, en tant que domestique, (3,6,7,29,37) où ils étaient logés sur place. D'autres enquêtés ont évoqué avoir bénéficié d'une maison à travers leur travail (entreprises/usines/fazenda/engenho) en tant qu'employés/ouvriers (8,10,28,39,38).
- Seule l'enquêtée 30 est aujourd'hui locataire et éprouve d'importantes difficultés économiques.

Les motifs des mobilités résidentielles :

- Des **événements familiaux** ont souvent été les motifs des mobilités résidentielles : décès (3,1,7,28,29,30), mariage d'un membre de la famille (3,8), mésentente familiale (3,7,29), naissance d'un enfant (3), séparations (3,4,30), divorce (1,4,5,7,37,39), unions (39), mariage (2,4,5,6,7,9,10,31,32,37), départ à la retraite du conjoint (5).
- On observe des trajectoires résidentielles façonnées par des **stratégies familiales**, lorsque les enquêtés déménagent pour aller vivre dans le quartier où réside un membre de sa famille (31), voire dans la même rue ou la même communauté (8,10,30).
- Dans certains discours, l'arrivée à Recife est liée à une volonté d'améliorer ses conditions de vie (6,9,4,39).
- Le travail, est l'un des motifs de déménagement également cité lors des entretiens : la recherche de travail (7,8,28,29,39), délocalisation de l'entreprise (8,10), le travail du conjoint (4,5,9), travail d'un autre membre du ménage (6,7), déménagement du patron où l'enquêté travaillait et résidait (7)
- Certaines mobilités résidentielles ont pour motif les contraintes liées au logement: la **taille du logement** (3,7,39), insalubrité (37).
- L'**accès à la propriété** est également un motif récurrent des déménagements (1,4,6,10,29,31,37,38,39) : héritage d'une résidence (7)
- On observe des mobilités sous contrainte : expulsions (8,28,30), expropriations (2,31)
- L'aversion au quartier et les mésententes avec le voisinage a parfois fait l'objet de déménagements (9,29,39)

Les stratégies résidentielles :

- La **cohabitation** avec d'autres membres de la famille reste omniprésent dans les discours des enquêtés (cohabitations provisoires : 1,2,3,4,7,29,38,37 ; des cohabitations plus ou moins durables (plus d'un an) : 1,3,5,6,7,8,10,29,30,31,38). ces cohabitations se forment souvent dans l'attente de trouver un autre logement (2,38) ou une meilleure situation financière (3,37). Certaines cohabitations durables reflètent des sentiments affectifs forts vis-à-vis des membres de la famille (3,29) ou alors sont les conséquences d'une précarité extrême des individus (3). Il y a également cohabitation pour faciliter l'entraide : les grands-parents qui s'occupent ou prennent en charge les petits-enfants (2,5,8). Des cohabitations des

voisins (37) ont également été évoquées.

- Lorsque les enquêtés sont en quête d'un nouveau logement, ils recourent à leur réseau social et c'est souvent à travers le bouche-à-oreille que les enquêtés ont trouvé une résidence qui convienne à leur besoin (3,4,7,8,9,29,30,37,38,39) : « *eu falei com uma pessoa "aah, essa ai conheço, ela mora na varzea", ai foi quando vim aqui.* » « *eu procurei... procurando de um em outro: "onde tem uma casa para alugar?"...ai me informaram... eu perguntava ali, ao outro...ao pessoal... eu perguntava a pessoas que eu não conheço...* » (1)
- Certains ont aménagé leur logement pour y développer une activité commerciale (3,4)
- L'auto-construction : certains enquêtés ont acheté un terrain (1), d'autres ont accédé à un terrain à travers l'invasion (2,4,37) et d'autres ont acheté un taudis qu'ils ont progressivement consolidé (6,8,9,10,38).
- On retrouve également des entraides collectives à travers des formes d'invasion organisée, des colocations temporaires improvisées (5)
- Pour pouvoir accéder à la propriété, l'enquêtée 29 a demandé à ses patrons de l'époque un prêt pour pouvoir financer son logement.
- L'enquêté 38 a fait construire un première étage sur son actuelle résidence pour que son fils et son épouse puissent y habiter.
- L'enquêté 38 a bénéficié de l'aide économique de ses enfants pour pouvoir acheter son logement actuel.

Choix de la résidence actuelle :

- Statut d'occupation : être propriétaire (1,5,10)
- Des mobilités sous contraintes : expropriation (2,31)
- Rapprochement familial et entraide : aller vivre avec un membre de la famille (3) ou dans le même quartier (8, 30)
- Affection pour le quartier (4)

Usages du lieu de résidence actuel:

- L'enquêté 1 loue une des maisons implantée sur son terrain, cela permet au ménage de recevoir un revenu supplémentaire aux dépenses quotidiennes.
- Résidence et commerce : 9,10,31,32 (couturière),40

Lieu de résidence de la famille :

- Les membres de la famille résidant dans le même quartier (4), dans la même communauté (3,5,8,10,28,30,32,37,39), dans la même rue (9,31,40), voire dans la même propriété (1,38).
- Dans une moindre mesure, l'on retrouve des enquêtés qui n'ont pas de famille présente dans leur quartier (7) ou dans la ville (2,6,29).

1.2. Pratiques de mobilité quotidienne pendant la trajectoire de vie

- On observe que la plupart des enquêtés ont toujours travaillé près du lieu de résidence (1,2,3,4,7,10,37,38) ou pour d'autres, le travail a déterminé leur lieu de résidence (29,39).
- D'autres enquêtés ont toujours travaillé chez eux (3,4,32)
- D'autres enquêtés ont travaillé et logé chez leur patron : en tant que domestique (6,37), qu'ouvrier (8,9,38) ou employé (39).
- Lorsque les enquêtés ont travaillé en dehors du quartier de résidence, c'est dans l'un des trois centre de la ville qu'ils se dirigeaient (2)
- Certains enquêtés ont travaillé dans d'autres quartiers de la ville, ce qui impliquait des déplacements longs et pénibles (28,31,32,38,39)

I. Les mobilités quotidiennes au troisième âge :

2.1. Principales mobilités au sein du quartier de résidence

- Les visites aux **membres de la famille** semblent être l'un des motifs principaux des mobilités réalisées dans l'espace de proximité : les enfants (1), frères et sœurs (32)
- Rendre visite aux **amis** : (4)
- L'**église** est également un motif souligné lors des entretiens (1,3,4,5,7,10,31,32,37,39,40)
- Certains enquêtés, notamment les femmes, s'investissent dans le milieu **associatif** de leur quartier : au groupe du troisième âge (2,3,4,5,6,8,10,31), gymnastique (30)
- On retrouve également des mobilités liées à la **santé**, lorsque les enquêtés se rendent au poste de santé Brasilit (2,4,5,7,8,29,30,31,40)
- Les **courses** se réalisent généralement dans le quartier de résidence (3,4,5,6,7,9,10,29,31,32,37,39,40)
- L'accompagnement des petits-enfants à l'école : (6,8,37)
- Certains enquêtés disent ne quasiment pas sortir de chez eux : 29,31

2.2. Mobilités réalisées dans l'ensemble de la ville

- Les mobilités dans l'ensemble de la ville sont nettement moins importante qu'au sein du quartier de résidence. Ce sont, pour la plupart, des sorties sporadiques liées à la **santé** (4,5,6,8,9,10,30,37,39,40), au **loisir** (2,3,8) et aux **achats** (2,4,10,31,32,37,40), aux **démarches administratives** (40) ou pendant la période de **fêtes** (5,29).
- Les enquêtés 3 et 31 réalisent au moins une sortie au centre-ville par semaine, ce sont des personnes qui ont toujours une activité commerciale et qui doivent se réapprovisionner chaque semaine.
- Certaines mobilités dans l'ensemble de la ville sont déterminés par les sorties organisées par des associations du troisième âge ou via l'église auxquelles participent les enquêtés (2,3,4,6,10)
- Certains enquêtés se rendent au moins une fois par semaine à une église en dehors de leur quartier de résidence (2,9:une fois par mois,29: tous les 15 jours)
- Visite aux membres de la famille : 7,30,32,37
- Certains enquêtés soulignent qu'ils se rendent très rarement au centre-ville (9) : *“quantos anos que eu fui para a cidade? Faz 4 anos que eu fui na cidade...porque acompanhei minhas netas para a primeira eucaristia, tudo fui eu porque o pai e a mãe não são muito chegados na igreja né...”* (9)

2.3. Mobilité en dehors de la ville

- Les mobilités réalisées en dehors de la ville sont étroitement liées à la visite de membres de la famille et elles se caractérisent par des fréquences très faibles. (1,6,10,29,37)
- Certains enquêtés se rendent en dehors de la ville grâce à des voyages organisés (2,10,31).

2.4. Difficultés rencontrées

- On observe des situations de dépendance : par les membres de la famille équipés d'une automobile (1), ne pas pouvoir/vouloir sortir de chez eux seuls (1,28).
- La destination, le moment et le moyen de déplacement des mobilités des enquêtés peut être conditionné par les membres du ménage (1)
- Une perte d'autonomie en raison d'une dégradation physique (1,38)
- Les freins psychologiques qui réduisent les mobilités: peur de tomber (32), de se perdre, de l'insécurité urbaine (5,29,9) : *“a minha dificuldade é essa; so andar com pessoas né, eu não ando so né...não ando sozinha porque você vê aqui, tem muita gente que bebe, tem muita gente que algumas vezes você sai aqui*

e uma pessoa idosa não pode andar so para não cair, que é o que o medico recomenda, não pode descer do carro sem aquela pessoa... até eu nao viajo de onibus...so se eu fosse para camaragibe com uma outra pessoa (???) Mas eu viajo so com esse vizinho atras que tem taxi de viagem...” (9) “eu não saiu para canto nenhum porque eu tenho medo [...] porque tenho medo do povo, do ladrão” (29)

- On retrouve également dans les discours un sentiment d'inutilité, certainement construit à partir de représentations collectives et individuelle de la vieillesse (1) : « *algumas vezes eu pego um pouco de dinheiro so para dizer que é meu dinheirinho... para que eu vou querer com a minha idade de 80 anos? Para que serve o dinheiro com 80 anos? Nao da...para que eu com dinheiro? Porque nem uma moça quer casar com velho...que velho é muito feio, nao tem velho bonito! Uma moça bonita vai querer um velho? De jeito nenhum!! So se for muito rico!!*”.(1)
- Les représentations d'une vieillesse fragile et engourdie, freine parfois les mobilités des enquêtés (2,31,32): « *minha filha briga comigo, ela não goqta que eu va so não... a minha neta não gosta que eu va sozinha no ônibus não... ela... é por causa do transito... é verdade, eu me atrapalho muito no transito, muito ... que é muito larga a pista là... là em tiuma, a pista é larga demais, são quatro faixas e ai quando salta de um ponto, que a gente vai saltar no outro, ai a travessia para pular de um lado para outro, ai fica apperriado... então ela não deixa que eu va*”.(2)
- Des problèmes de santé rendent parfois difficile la marche à pied 30,31,38,39,40: varices (3), hypertension (7), arthrose (9,37), aveuglement (28), ostéoporose (37)
- Les endettements (3,10,30) et les problèmes financiers (5,8,32) limitent également les mobilités.
- Problèmes de santé récurrents: 32
- Quelques enquêtés n'éprouvent pas de difficultés particulières dans leur quotidien (2,4)
- Analphabétisme : “*eu acho ruim porque para eu escrever carta, para eu conhecer o nome da rua que eu queria saber certo?... fazer compras eu queria...que eu não sei os preços todos... uns eu ja decorei, que eu decoro... eu decoro nome de onibus, a minha colega me diz o nome certo? Ai eu fico decorando.... os preços eu decoro, a pessoa me diz e eu docoro, ai eu não esqueço mais não de preço não que eu vejo... mas tem muitos que eu não conheço... eu não conheço passar troco, eu não sei... eu nãa sei passar troco... ai isso é ruim para mim porque se eu soubesse, eu podia até vender pipoca não era? Mas eu não sei passar troco...ai eu acho ruim, achei ruim ficar sem a leitura...*” (29)
- Être locataire est perçu comme un inconvénient certain: 29
- Le travail: “*eu estou aqui nessa luta, eu parei de lavar roupa porque eu não tinha mais condições, também porque eu tinha que trabalhar no ateliê né...*” (32) “*não tenho condições, tem muita coisa, eu não tenho condições*”... *queria eu saúde e o tempo que tive mais jovem para trabalhar... mas hoje... passei muitas noites na maquina...hoje não aguento mais...*” (32)
- Lorsque les personnes âgées ont une responsabilité envers leurs enfants ou petits-enfants: 2,5,37

2.5.Stratégies individuelles et collectives dans les pratiques de mobilité quotidienne

- La délégation de mobilité des enquêtés par l'un des membre de la famille ou par le voisinage est l'une des stratégies adoptées par les enquêtés (1,7,9,29,30,31,37,38)
- L'accompagnement des personnes âgées semble être une pratique assez fréquente qui permet de les rassurer et d'assurer leurs mobilités (2,6,7,9,37,38,40). Ce sont souvent les enfants ou les petits-enfants qui ont le rôle d'accompagnateur.
- On a des enquêtés qui utilisent le taxi lorsqu'il faut parcourir des distances plus ou moins longues mais indispensables ; ce sont des mobilités liées à la santé (9)
- Pour les courses, une grande partie des enquêtés utilise le service de livraison à domicile proposé par les supermarché ou par les commerçants de proximité (2,3,4,6,7,9,40). pour d'autres, l'allée peut se faire en bus ou à pied puis le retour en taxi (29,31,32). et d'autres utilisent le service de la cesta basica; des courses livrées à domicile (10). certains, font appel à leurs enfants équipés d'une automobile pour réaliser leur courses du mois (5,6,9).
- Entraide entre les membres du ménage (29,40)

- L'enquêté 38 ne se déplace plus qu'en taxi
- Aide matérielle, instrumentale ou fonctionnelle de la part de membres de la famille: les enfants (1,3,5,6,8,10,28,30,31,40), petits-enfants (2)

III. Représentations individuelles et collectives :

3.1. Représentations du quartier de résidence des enquêtés

Représentations spatiales de leur quartier :

- Certains enquêtés ne semblent pas connaître les limites de leur quartier : 1,9, 31,37
- Certains enquêtés délimitent leur quartier par des points de référence : 2,38,40
- D'autres citent les quartiers voisins : 40
- Des limites erronées évoquées par les enquêtés pour définir leur quartier de résidence (3)
- Les limites du quartier sont souvent exprimées à travers les itinéraires des transports en commun (2, 5).

Représentations de l'image du quartier :

- À la question : aimez-vous votre quartier ? La plupart des enquêtés associent leurs représentations (positives ou négatives) à la relation qu'ils entretiennent avec leur voisinage (1,4, 7,9,29,30,31, 32,38,39) « *sempre onde eu morei me dei bem com as pessoas...* » (1) “*meus vizinhos para mim são a familia...eu gosto de todo o mundo...*” (3) *aqui é bom, me dou bem com tudo o mundo, converso com todo o mundo, conheço todo o mundo, tudo o mundo me conhece sabe...eu não quero sair daqui mais não, é bom demais!*”. (5)
- Pour qualifier leur quartier, les enquêtés ont souvent évoqué l' « ambiance » du quartier (1,2,3,8, 30,37,40) : « *o que eu conheço do bairro é que é um bairro bom de morar... poque aqui não aparece bandidos, não aparece malandros por aqui... é muito bom de morar isso aqui.* » (1) « *é maravilhoso! Meu bairro é encantado, meu bairro é bom demais, não tem nada, a vida inteira, so tem crianças brincando com pedrinhas![...] calmo, tranquilo, nao tem barulho, nao tem ninguem que vai dizer assim: “tem morte ali, mataram ali”, não tem não, da avenida até aqui... na brasilit tem morte mas a brasilit é grande né... no meu setor não, na aureliano quintas não entendeu?*” (2) “*gosto daqui porque aqui é muito calmo, você pode sair a qualquer hora, ninguem vai estar ali para lhe atacar lhe assaltar !*” (40)
- D'un point de vue urbanistique (3): « *bairro não é bom não porque (???) Que as ruas são todas calçadas mas não são... na prefeituras são como todas calçadas mas não são...a minha mesma é cheia de lama, cheia de buraco, essa daqui tambem... por onde a gente anda é muito...maltratado...deveriam asfaltar*” . (3)
- Certains enquêtés disent apprécier leur quartier en raison de l'offre importante de commerces et services (3,31,37): “*tem mercado por pertinho da gente, tem farmacia sabe, tem loja, tem tudo...*” . (3)

Représentations sur l'évolution de leur quartier:

- Certains interviewés n'ont pas évoqué de changements palpables dans leur quartier de résidence : 1,9
- D'autres évoquent l'évolution de l'urbanisation de la « comunidade » dans laquelle ils habitent (3,6,8,29,32,40): « *quando eu cheguei por ali, era muito deteriorado, essa rua aqui mesmo era so mato, tenha um camininho aqui no meio da rua, outra aqui era, aqui que é asfaltada, tambeém era um camininho estreito e foi evoluindo sabe; com o calço em algumas, outras foram se construindo casas onde tenha o mata galho..*” (3) “*assim, as evoluções né, que logo quando cheguei na minha casa, a gente... era um terreno baldio, não tenha nada, nada... agora tudo é casa, tudo com casa de primer andar e tudo...a mudança foi essa...a gente não mudou nada né, não meixou com a gente...a gente subiu a casa tambem (primer andar) (???)... Mudou assim a rua né... a visão né, ficou fechado, agora a gente*”

so vê as paredes das casas...ai...” (6) porque cresceu, porque fizeram a rua, a rua agora ficou bonita, fizeram as casas de tijolo certo?, A rua agora é avenida...ai agora esta bonito aqui no recife, ta bonita minha rua... era muito feio esse lugar aqui mas agora esta cidade aqui.” (29) isso aqui era uma favela... essas casas ai, era tudo casinha de tabua, bem fraquinho... aqui nesse caminho era assim: era cheio de mato, cheio de capinh(?), E tenha um rego, a agua das casas que corria no meio ali... ai no quarto, onde eu morava nesse beco tambem era cheio de lama podre certo? As casas eram de tabua bem fraquinhas, cheias de brechas... era....ai depois com o tempo, ai o prefeito foi fazendo a rua, foi fazendo a rua, o povo foi fazendo as casas de tijolo” (29)

- *Ambiance du quartier: « ja foi melhor sabe mas como agora esta meio violent là for a...na frente da minha casa tem uma lojinha e outro que é um salao de beleza...oontem, sete horas da noite... a senhora do salão me contou hoje... sete horas passou uma moto com dois caras, ai foram até um poquinho, passaram perto do salão depois voltaram e assaltaram ela...sete horas da noite! Absurdo! Tem que ter cuidado por conta disso... so viver dentro de casa feito preso porque... tem que estar trancado né, a casa tem que ser tudo trancada... minha casa tem grade na frente, atras, na cozinha... eu deixo a porta aberta, não vou ficar dentro de casa trancada assim mas a grade esta sempre trancada, tanto a de atras como a da frente...” (6)*
- *Évolution de la qualité de vie des habitants: « hoje em dia os meninos aqui na boa: tem guarda chuva, tem tudo! Tem preguiça de sair para ir para a escola, veja so! Naquele tempo a escola era longe, era que a gente morava no sitio e a escola era no engenho mesmo! A gente ia andando do sitio até o engenho para estudar. » (10)*

3.2. Représentations de la ville de Recife

- Certains évoquent un sentiment d'insécurité vis-à-vis de la violence urbaine qui caractérise l'ensemble de la ville (2,29)

Topophobies et topophilies:

- *« passeiar...quando tem passeios no grupo ai a gente vai... so que não gosto de passeiar para longe, quando o pessoal vai para joazeiro não gosto não... porque é muito distante e eu não gosto não...” “eu vou assim para são severino, vou para caruaru mas para esses lugares longe eu não gosto não...” “eu fui para Surubim e eu não gostei, passei um ano e não gostei...a minha lembrança é aqui em recife...” (4)*
- Certains enquêtés disent se sentir en sécurité que lorsqu'ils restent dans leur quartier de résidence (6)
- Représentations négative de certains quartiers de la ville : *« porque é cheio de laderas e eu não me habituo nesses lugares cheios de ladeiras não...” (3, pour le quartier Ibura)*
- L'enquêtée 5 nous fait part de son mépris pour les quartiers les plus riches: Boa Viagem, Espinheiro, Casa Forte, car à ses yeux, ils se présentent des quartiers violents, et trop agités. Elle fait inversement l'éloge des quartiers populaires; Varzea, Cidade Universitaria, Engenho do Meio, plus éloignés des centres. *“quando a gente passa nesses bairros, todos os portões estão fechados.... para mim, aquilo eu ja não gosto, ja não gosto aquilo. eu gostou abrir, gosto ver um portão, não um portão assim tudo aberto mas que a gente sinta, assim, a voz, o som da pessoa, não que tudo trancada, eu não gosto nao, eu passo a pulso”.*
- L'enquêté 8 en résiderait jamais dans les comunidades Vila Arraes, Ninho das cobras qui, à ses yeux, s'apparentent à des porcheries, où il y circule de la drogue.
- Enquêté 29: *eu não gosto de casa separada não porque eu tenho medo... eu gosto estar assim oh, feito aqui, a casa pegada eu gosto, não gosto casa separada não porque eu tenho medo de ficar sozinha.*
- Enquêtée 30: *“ah!!! Casa amarela é meu amor! Eu morei ali quando era doida! (rires) tu queres saber de tudo né? (rires) eu vou contar visse!: Eu quando era farrista, quando era moça, mais moça, jovem, eu dançava, bebia, e agora eu me lasquei, fiquei velha, ficou mais nada, arrumei muitos namorados, cada*

um pai vê! Como eu era virada! Agora lascou! Não tem mais nada.” (30)

- L'enquêtée 40 nous confie qu'elle n'aimerait pas vivre dans des zones accidentées.

3.3.Représentations des modes de transport

- Certains enquêtés critiquent le service proposé par la ville (2,5, 32) (souvent lié à des bus remplis à craquer, ou l'irrespect des chauffeurs vis-a-vis des personnes âgées (le non-arrêt aux arrêts de bus)): *“de 6h a meio dia é muito ruim porque vem muito cheio... vai de 6h e você não aguenta pegar o transito de tanta gente!! 6h da manhã até 9h é gente demais... ai de dez horas vai espaciando mais né, ja vai mais vago né... ai quando vai dar de 16h, você vê sardinhas latadas lá no ônibus.. mas tem que ser assim mesmo, o povo tem que andar assim né... quem não tem carro ai a gente não vive?” (2)*
- D'autres révèlent ne pas avoir de difficultés majeures avec les transports en commun (5,6,7,8,10,29,31,40)

3.4. Représentations des conditions de vie des enquêtés

- Les enquêtés 1,31 n'estiment pas avoir vécu une mobilité sociale au cours de leur vie ; ils n'ont jamais connu de grandes misères (1,31).
- Les personnes âgées pauvres qui ont vécu la précarité du travail ou de longues journées de travail, avec des revenus instables et une famille souvent nombreuse à nourrir, la retraite ou les pensions des conjoints défunts sont souvent un soulagement et apportent une certaine stabilité économique dans le ménage (2,8,9,10,29,30,32,37,40) : *« no começo eu sofri, sofri muito mas depois melhorei, hoje eu sou milionaria! Tenho uma rica (???) De saude que deus me deu... melhorou muito a vida...a vida de idosos é uma vida maravilhosa!” (2) “o dinheiro daqueles tempos...e hoje em dia eu tenho meu salario, graças a deus e cada vez vai melhor. para a (???) Que eu era, para a (???) Que eu era ha 38 anos atras, eu hoje sou rica! Porque o ganho era muito poquinho, eu não tenha minha casa, vivia na casa dos outros, na casa da patrão, que é a casa dos outros... e hoje em dia eu tenho minha casa e tenho meu pão... então hoje em dia as coisas são muito melhores, muito melhores..” (29) « eu acho melhor, mesmo com todas as aperreias da minha vida, eu me acho melhor... eu me acho, porque eu estou dentro da minha casa, eu recebo meu dinheiro, sei o que eu debo, sei o que eu vou gastar, sei fazer a minha despesa de passar o mes... eu estou aqui ha 25 anos e ja faz 18 anos que ele foi embora e nunca... eu estava conversando com minha filha...tenho agua, tenho luz, tenho telefone, comprou gaz, faço fera...nunca a celpe chegou na minha casa para cortar a minha luz...” (5) “pq eu já trabalhei muito e hoje em dia não me aperreio não. tinha filho pequeno...tinha todo...tinha aperreio. agora não tenho mais aperreio não. não tenho mais filho pequeno, cada um é dono de si. essa daí, mora eu e ela, ela faz os ganchos (bicos) dela: vende avon, vende natura e faz a manicure. agente não se aperreia não.” (31)*

Perspectives futures :

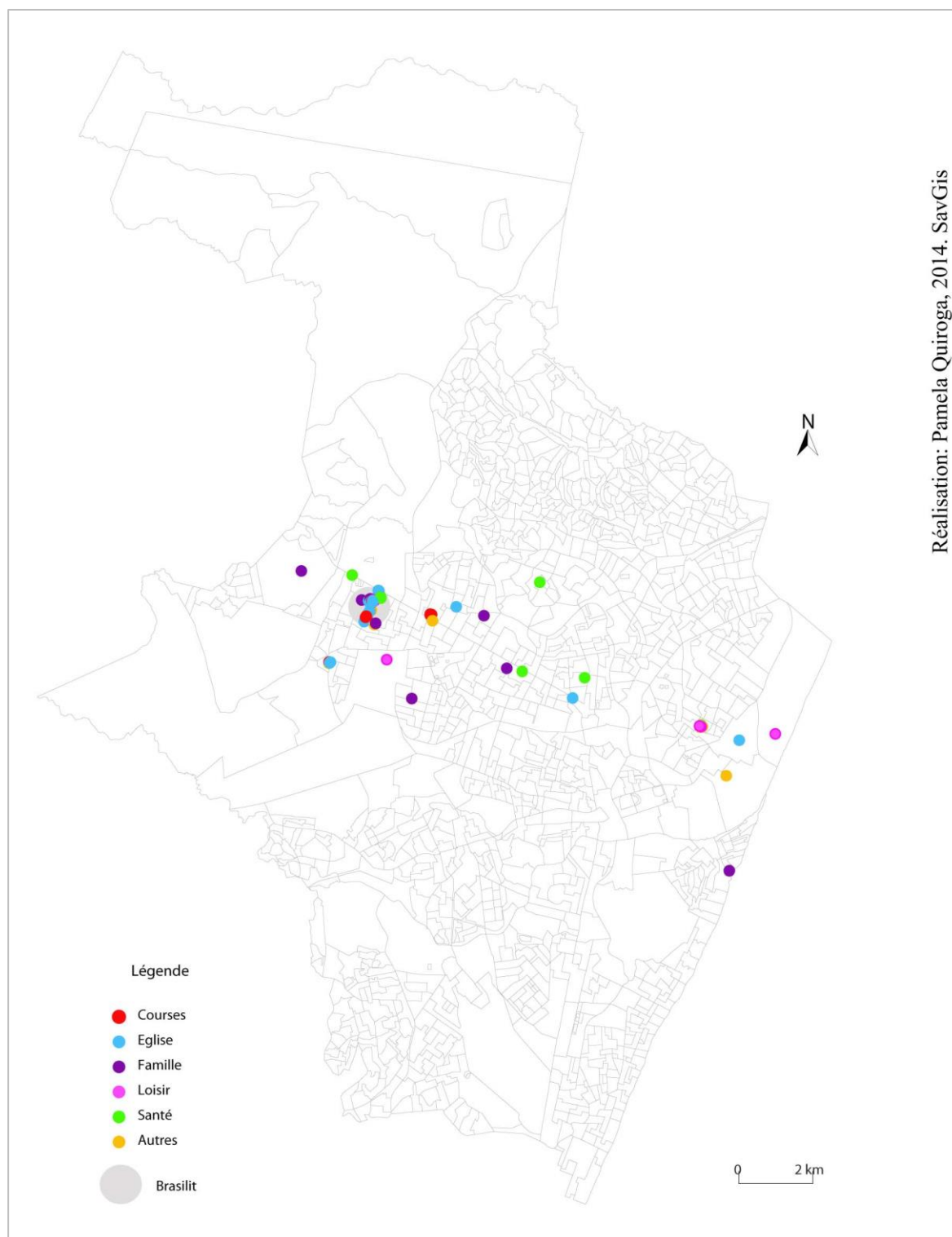
- Ceux qui n'envisagent pas de quitter leur quartier : 3, 31,40
- Ceux qui envisagent de quitter leur lieu de résidence : 7 (rapprochement familial, peur de vivre seule), 8 (rapprochement familial), 9 (rapprochement familial)
- Ceux qui souhaiteraient vivre ailleurs mais par faute de moyens économiques savent que leur souhait est difficilement réalisable (10,37)
- Certains aimeraient retourner dans leur ville natale (29,38) : *« no dia que eu sair daqui, que é meu sonho; meu sonho é voltar para minha terra. morar lá em surubim, eu quero voltar na minha terra. mas so quando minha irmã se aposentar que eu posso ir.[...] porque eu gosto de lá porque lá tem minha familia, eu posso passeiar para a casa da minha familia lá e aqui eu não posso sair porque eu tenho medo daqui... é lá é calmo, e lá não (???) Eu não sei explicar certo? Lá não esta assim como*

aqui não.... aqui é muito quente e lá não, lá eu posso sair, todo o mundo me conhece ta entendendo? Ai eu tenho meu irmão que mora lá, ai eu gosto de lá [...]" (29)

3.4. Autres commentaires

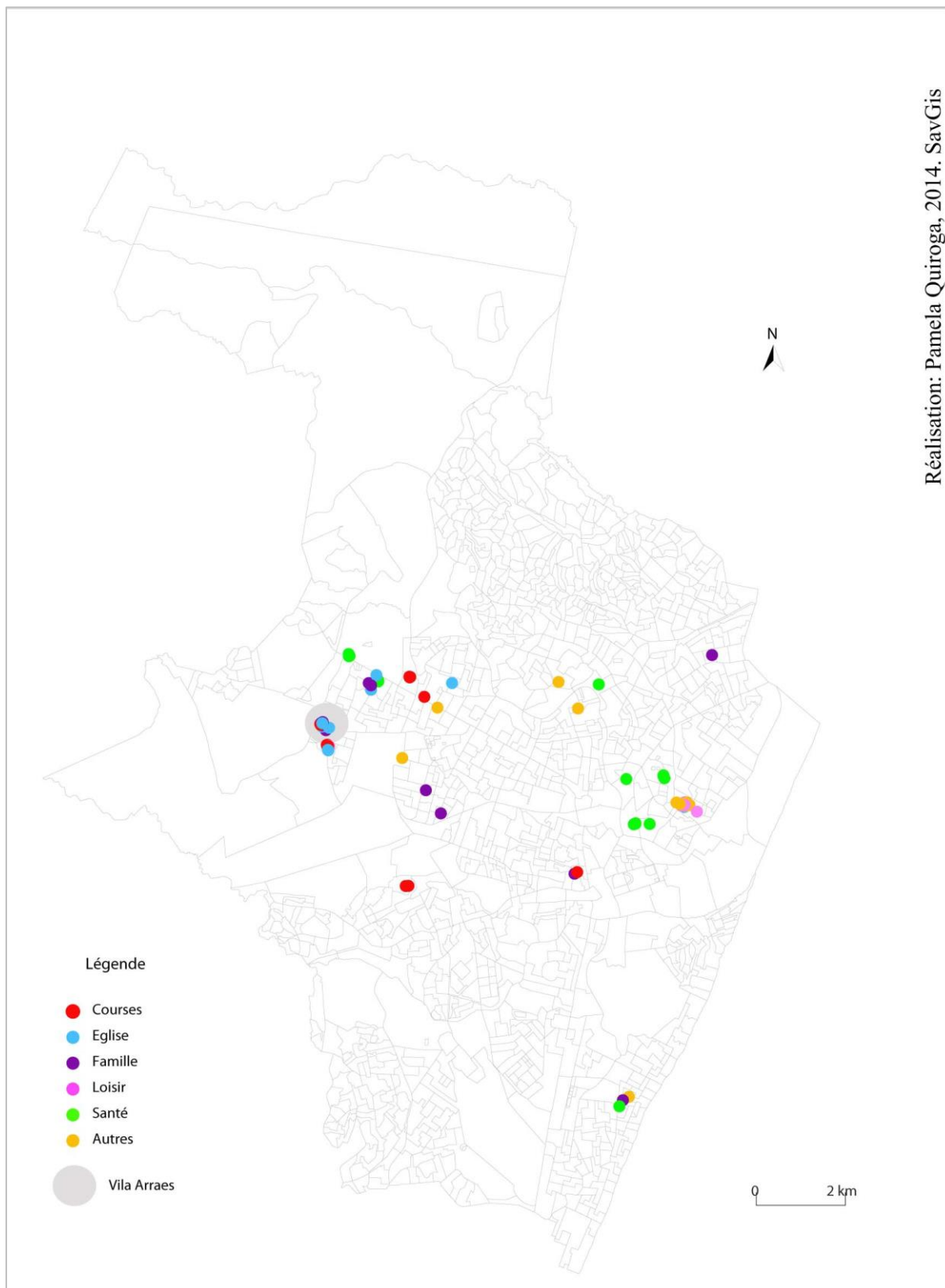
- Représentation du statut d'occupation : « *porque a gente tem o seu direito proprio né... a gente morando em casa alugada não tem... ser proprietario da sua casa... foi quando eu comprei isso aqui.* » (1)
- Représentation de la vieillesse : pour alberto (1), un « vieux » de 80 ans ne sert plus à grand-chose, c'est pour cela qu'il relègue son argent à son fils et lui confie sa gestion.
- Certains enquêtés semblent particulièrement sensibles à l'insécurité urbaine (3): « *não te noite, não, não gosto não... porque tem tanto ladrão, tanto safados aqui no mundo, eu tenho medo...a gente tem medo de gente né...medo... (???) Porque não presta... safados... ai eu não gosto de maneira nenhuma, tenho um medo danado...(???) Que cria os filhos da gente nao é jogada, apalhada pela rua e é safado... tudo menino é safado... maconheiro, drogueiro...tenho medo!" (2)*

Annexe 10. Lieux fréquentés par les personnes âgées enquêtées à Brasilit selon le motif de déplacement – Recife, 2013



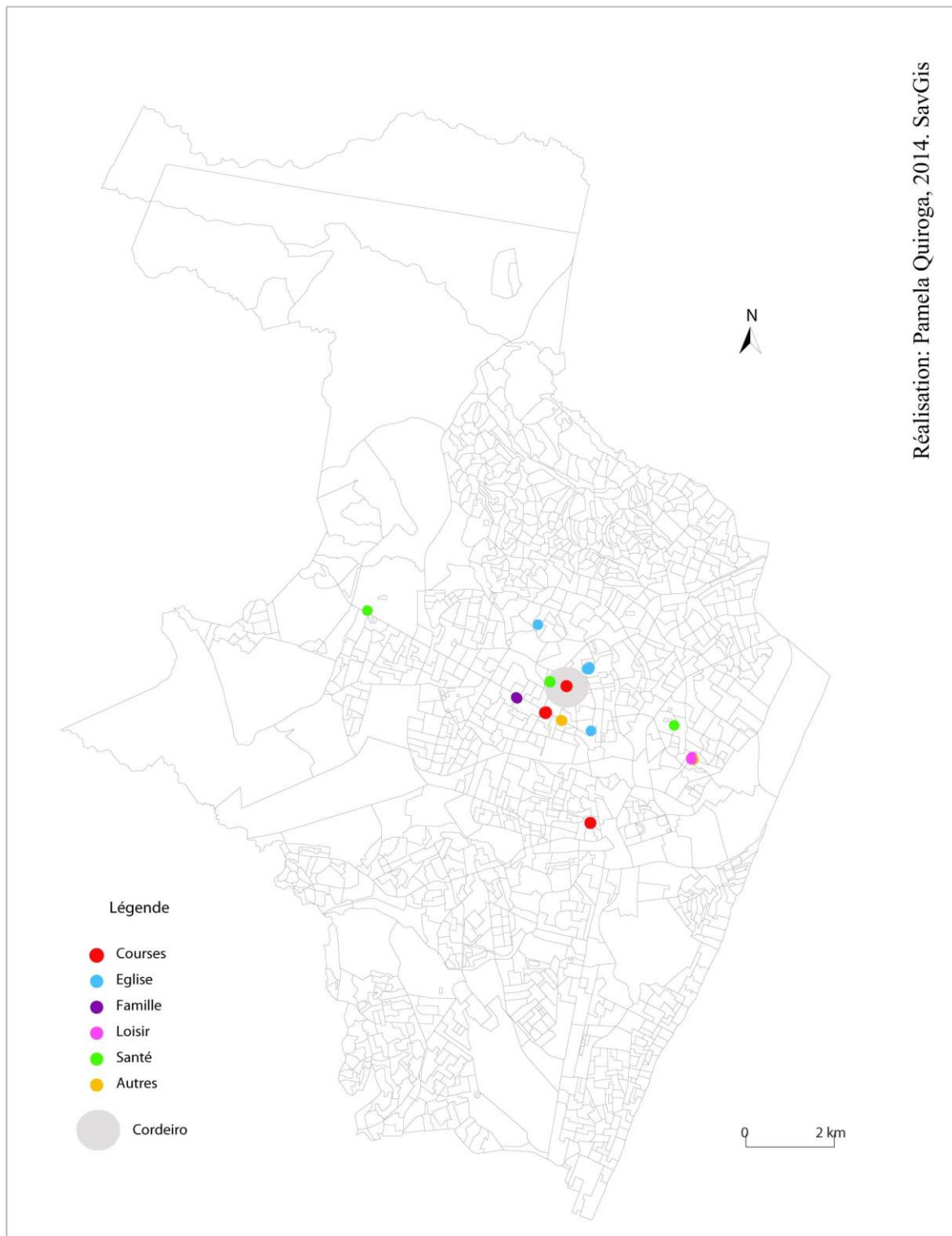
Source : Enquête 2011-2013

Annexe 11. Lieux fréquentés par les personnes âgées enquêtées à Vila Arraes selon le motif de déplacement – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Annexe 12. Lieux fréquentés par les personnes âgées à Cordeiro selon le motif de déplacement – Recife, 2013



Source : Enquête 2011-2013

Bibliographie

ABRAMO P, 2008, *El mercado del suelo informal en favelas y la movilidad residencial de los pobres en las grandes metrópolis : un objeto de estudio para América Latina*, Bogotá, Territorios, n° 18-19, p. 55-73.

ABRAMO P, 2013, *Mercado informal y producción del hábitat : la nueva puerta de acceso a los asentamientos populares en América latina*, in [Bolívar, Erazo, 2013] *Los lugares del hábitat y la inclusión*, Quito, Flasco, Clacso, Ministerio de desarrollo Urbano y Vivienda, p. 29-58.

AGUIAR S., 2011, *Dinámicas de la segregación urbana. Movilidad cotidiana en Montevideo*, Revista de Ciencias Sociales. Departamento de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, V. 24, n°28,

ALBALA C., LEBRÃO ML., LEON DIAZ EM., HAM-CHANDE R., HENNIS AJ., PALLONI A., et al., 2005, *Encuesta de Salud, Bienestar y Envejecimiento (SABE) : metodología de la encuesta y perfil de la población estudiada*, Revista Panamericana de Salud Pública, V. 17, n°5-6, p. 307-322.

ALBUQUERQUE J., 2006, *A luta dos movimentos sociais urbanos no Recife : criação e manutenção do PREZEIS*, disponible dans : <http://www.uel.br/grupo-pesquisa/gepal/segundosimposio/julienetenoriodealbuquerque.pdf>

ALMEIDA L. M. P. de, 2005, *Vulnerabilidade social no Recife metropolitano*, Atlas Metropolitano do Recife, 65 p.

ALMEIDA (de) M., 2007, *Politica habitacional para os excluidos: o caso da Região Metropolitana do Recife*, Porto Alegre, Coleção Habitar, 552 p.

ALMEIDA (de) M., 2008, *Desigualdades entre os recifenses nos seus espaços de residência: Alguns indicadores sociodemográficos*, in: XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais – As desigualdades Socio-Demográficas e os Direitos Humanos no Brasil, Caxambu-MG, 21p.

ÁLVAREZ L., SILVA L., SOTO M., 2009, *Dimensión espacial de la movilidad cotidiana universitaria: el caso del Gran Valparaíso*, Revue INVI, Vol. 24, n°65, p. 19-77.

ALVAREZ M., 1998, *El concepto de vejez*, in [Ferrero G. (Coor.)] *Envejecimiento y vejez – Nuevos aportes*, Buenos Aires, Editorial Atuel, p. 15-50.

AMAR G., 2004, *Mobilités urbaines: éloge de la diversité et devoir d'invention*, Tour d'Aigues, l'Aube, 251 p.

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

ANDRADE (de), G. O., 1979, *Migrações internas e o Recife*, Recife, Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais, Serie Estudos e Pesquisas n°12, 100 p.

ANDREW M. K., 2005/3, *Le capital social et la santé des personnes âgées*, *Retraite et société*, n° 46, p. 131-145.

ÂNTICO C., 2005, *Deslocamentos pendulares na região metropolitana de São Paulo*, São Paulo Perspectivas, vol.19, n°4, p. 110-120.

ANTP, 2000, *O transporte Clandestino no Brasil*, Documentos setoriais ANTP, n°1, Junho 2000, 174 p.

ARANHA V., 2005, *Mobilidade pendular na metrópole paulistana*, São Paulo em perspectiva, Vol. 19, n°4, p. 96-109.

ARAÚJO T. P. (de), 2010, *Desigualdade na região metropolitana do Recife: renda e mercado de trabalho*, Atlas metropolitano, 49 p.

ARNOLD-CATHALIFAUD M., THUMALA D., TURQUIZA A., OJEDA A., 2007, *La vejez desde la mirada de los jóvenes chilenos: estudio exploratorio*, CIDPA Valparaiso, Última década n°27, p. 75-91.

AUTHIER J.-Y., BONVALET C., LEVY J.-P., 2010, *Elire Domicile, la construction sociale des choix résidentiels*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 428 p.

AUTHIER J.-Y., LEVY J.-P., 2010, *Rester ou partir ? la construction sociale des choix résidentiels des habitants des quartiers anciens centraux, en France*, in [AUTHIER J.-Y., BONVALET C., LEVY J.-P.], *Elire domicile, la construction sociale des choix résidentiels*, Lyon, Presses universitaire de Lyon, p. 123-148.

AVILA GOMIDE (de) A., 2003, *Transporte urbano e inclusão social : elementos para políticas públicas*, Brasília, IPEA, n°960, 33p.

AVILA GOMIDE (de) A., 2006, *Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais*, IPEA, Políticas sociais – acompanhamento e análise, p. 242-250.

AZEVEDO J. M. L., 2007, *Juventude, exclusão educacional e políticas locais: o caso do Recife*, in Anais do XXIII Simposio Brasileiro, V Congresso Luso-Brasileiro e I Coloquio Ibero-Americano de Política e Administração da Educação, Porto Alegre, Editora da UFRG, v. 1, p. 1-12.

BACCAÏNI B., 1992, *Mobilité géographique, distances de migration et mobilité professionnelle en France*, in [Lelièvre E., Lévy-Vroelant C.], *La ville en mouvement : habitant et habitants*, Paris, L'Harmattan, p. 41-56.

BACCAÏNI B., 2002, *Navettes domicile-travail et comportements résidentiels dans l'espace francilien*, in [Lévy J.-P., Dureau F. (dir.)], *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, Paris, L'Harmattan, p. 121-139.

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

BAKIS H., 1993, *Les réseaux et leurs enjeux sociaux*, Paris, Presses universitaires de France, 127 p.

BARBARY O., DUREAU F., 1993, *Des citoyens en mouvement, Analyse des pratiques résidentielles à Quito (Equateur)*, *Cahier des Sciences Humaines*, 29 (2-3), p. 395-418.

BARBOSA M. R. S. S., LIMA J., MANCUSSI A. C., CASSIA BURGOS (de) R., 2005, *A situação social do idoso no Brasil : uma breve consideração*, *Acta paul. Enferm.*, vol. 18, n°4, p. 422-426.

BARBOSA N. S., SILVA M. J., MIRANDA M., 2002, *O enfrentamento das dificuldades da vida cotidiana pelos idosos de baixa renda*, *Fotaleza, Revista RENE*, v. 3, n°1, p. 14-20.

BARROS R., MENDONÇA R., SANTOS D., 1999, *Incidência e natureza do pobreza entre idosos no Brasil*, Rio de Janeiro, IPEA, texto para discussão n°686, 27 p.

BARROS FILHO M., SOBREIRA F., 2004, *Padrões de habitabilidade em favelas: uma análise comparativa entre SEAS e SEIS em Recife*, São Paulo, NUTAU, 11 p.

BEGAG A., 2002, *Frontières géographiques et barrières sociales dans les quartiers de banlieue*, *Annales de Géographie*, t. 111, n°625, p. 265-284 (disponible dans : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_2002_num_111_625_1657).

BELLET M., KIRAT T., LARGERON C., 1998, *Approches multiformes de la proximité*, Paris, Editions Hermes, 344 p.

BELO I., BRITTO LYRA R., BITTENCOURT B., 2008, *A pessoa idosa na cidade do Recife*, in [Cavalcanti H, Britto Lyra R., Avelino E. (dir.)] *Mosaico urbano do Recife, inclusão/exclusão sociambiental*, Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Massangana, p.179-204.

BELO I., 2011, *Do corpo à alma : o disciplinamento da velhice*, in [Longhi M, Almeida M. (coord.)] *Etapas da vida. Jovens e idosos na contemporaneidade*, Recife, Editora Universitaria UFPE, p. 105-122.

BELTRÃO K. I., NOVELLINO M. S., OLIVEIRA F. E. B., MEDICI A. C., 2002, *Mulher e previdência social: o Brasil e o mundo*, Rio de Janeiro, Texto para discussão n° 867, IPEA, 30 p.

BENLAHRECH N., LERUET A., LIVEBARDON C., 1998, *La mobilité des personnes âgées. Analyse des enquêtes ménages déplacements*, Lyon, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme (CERTU), 54 p.

- BENSAÏD J., COHEN D., MAURIN E., MONGIN O., 2004, *Les nouvelles inégalités*, in *Esprit*, n°302, 18 p.
- BERGEON C., DUREAU F., IMBERT C., LE ROUX G., LESSAULT D. (Coord.), 2013, *Et l'immobilité dans la circulation ?*, Poitiers, revue e-migrinter, n°11, 204 p.
- BERGEON C., 2013, *Les rapports mobilité/immobilité dans le cas de situations résidentielles spécifiques : retours et perspectives de recherche*, Poitiers, revue e-migrinter, n° 11, p. 28-35.
- BERGER M., 2010, *Les choix résidentiels des franciliens : l'attraction des pavillons ne se dément pas*, in [AUTHIER J.-Y., BONVALET C., LEVY J.-P.], *Elire domicile, la construction sociale des choix résidentiels*, Lyon, Presses universitaire de Lyon, p. 295-314.
- BERTRAND M., 2010, *Mobilités, pauvretés : les villes interrogées*, Paris, Armand Colin, Revue tiers monde n°201, 230 p.
- BERZINS M., BORGES M. (coord.), 2012, *Políticas Públicas para um país que envelhece*, São Paulo, Martinari, 304 p.
- BESSONE M., CUSSET J.-M., 1989, *Transports informels en Afrique, en Amérique latine et en Asie du sud-est. Analyse comparative*, Collection Etudes et Recherches n°32, 48 p.
- BEZERRA DE MIRANDA L., 2004, *Organização socioespacial e mobilidade residencial na Região Metropolitana do Recife*, Cadernos Metrôpole, n°12, p.123-144.
- BITOUN J., 2005, *O que revelam os índices de desenvolvimento Humano, Atlas do Desenvolvimento do Recife*, Recife, 59 p.
- BITOUN J., 2006, *Territoires du dialogue: les mots de la ville et les défis de la gestion participative à Recife*, Géocarrefour, vol. 81/3, p. 217-222.
- BLANCHET A., GOTMAN A, 1992, *L'enquête et ses méthodes: l'entretien*, Paris, Nathan, 128 p.
- BONDUKI N., 2008, *Politica habitacional e inclusão social no Brasil: revisão histórica e novas perspectivas no governo Lula*, Rio de Janeiro, Revista Eletrônica de Arquitetura, n°1, p. 70-104.
- BONNET M. DESJEUX D., 2000, *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, 225 p.
- BONNET M., AUBERTEL P., (dir.) 2005, *la ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, 317 p.
- BONVALET C., DUREAU F., 2000, *les modes d'habiter : des choix sous contraintes*, in [Dureau F. et al (coord.)], *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Anthropol-IRD, Coll. Villes, p. 3-12.

BONVALET C., 2010, *Les logiques des choix résidentiels des Franciliens*, in [AUTHIER J.-Y., BONVALET C., LEVY J.-P.], *Elire domicile, la construction sociale des choix résidentiels*, Lyon, Presses universitaire de Lyon, p. 55-76.

BORSODORF A., 2003, *Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana*, Scripta Nova, revista electronica de geografia y ciencias sociales. Universidad de Barcelona, vol. VII, n° 146 (122) [En ligne] [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(122\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(122).htm)

BOULBRY G., 2006, *Enquêtes verbales et biais méthodologiques. Le cas des seniors et de leurs non-réponse*, La Revue des Sciences de Gestion, n° 222, p. 69-78.

BOURDELAIS P., 1993, *Le nouvel âge de la vieillesse, histoire du vieillissement de la population*, Paris, Editions Odile Jacob, 442 p.

BOUTHILLIER R., 1977, *Techniques d'enquêtes ethnographiques*, Montréal, Québec français, n° 27, p. 32-33.

BRAGA T. S., 2006, *O setor informal e as formas de participação na produção: os casos das regiões metropolitanas de Salvador e Recife*, in XV Encontro Nacional de Estudos populacionais, Caxambú. Disponible dans: http://www.sei.ba.gov.br/images/releases_mensais/pdf/ped/ped_estudos_especiais/setor_informal.pdf

BRASSAND M., KAUFMANN V., 2000, *Mobilité spatiale et processus de métropolisation : Quelles interactions ?*, in [Bonnet, Desjeux], *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, p. 129-140.

BRITO F., SOUZA J., 2005, *Expansão urbana nas grandes metrópoles. O significado das migrações intrametropolitana e a mobilidade pendular na reprodução da pobreza*, São Paulo em Perspectiva, Vol. 19, n°4, p. 48-63.

BROQUA C., 2009, *Observation ethnographique*, in [Fillieule O. Et al.] *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Presses de Sciences Po Références, p. 379-386.

BRUN J., RHEIN C. (eds), 1994, *la ségrégation dans la ville*, Paris, Harmattan, 258 p.

CABRALES BARAJAS L. F., CANOSA ZAMORA E., 2001, *Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara*, Espiral, estudios sobre Estado y Sociedad, Vol. VII, n° 20, p. 223-253.

CAMARANO A., ABRAMOVAY R., 1999, *Êxodo rural, envelhecimento e masculinização no Brasil : panorama dos últimos 50 anos*, Rio de Janeiro, Texto para discussão, IPEA, 28 p.

CAMARANO A., 2002, *Envelhecimento da população brasileira : uma contribuição demografica*, Rio de Janeiro, IPEA, 31 p.

CAMARANO A., 2003, *Mulher idosa : suporte familiar ou agente de mudança ?*, Estudos Avançados 17 (49), p. 35-63.

CAMARANO A, EL GHAOURI S., 2003, *Familias com idosos: ninhos vazios?*, Rio de Janeiro, IPEA, 20 p.

CAMARANO A. (coord.), 2004, *Os novos idosos brasileiros, muito além dos 60 ?*, Rio de Janeiro, IPEA, 604 p.

CAMARANO A., KANSO S., MELLO J., 2004, *Como vive o idosos brasileiro?*, in [Camarano A. (coord.)] *Os novos idosos brasileiros, muito além dos 60?*, Rio de Janeiro, IPEA, p. 25-73

CAMARANO A., KANSO S., MELLO J., PASINATO M., 2004, *Familias: espaço de compartilhamento de recursos e vulnerabilidades*, in [Camarano A. (coord.)] *Os novos idosos brasileiros, muito além dos 60?*, Rio de Janeiro, IPEA, p. 139-167.

CAMARGOS M., RODRIGUES R., MACHADO J., 2011, *Idoso, família e domicílio : uma revisão narrativa sobre a decisão de morar sozinho*, Rio de Janeiro, Revista brasileira de Estudo da População, v. 28, n°1, p. 217-230.

CAMPELO DE MELO A.M, 2011, *La planification stratégique et ses effets sur les métropoles, analyse des expériences de Lille et de Recife*, Thèse, Université Sorbonne Nouvelle – Paris 3, Centre de Recherche et de Documentation des Amériques (CREDA), 759 p.

CAMPELO S. de O. (dir.), 2010, *Escola do Estatuto : livro de apoio*, Recife, EDUPE, 236 p.

CAPRON G. (dir.), 2006, *Quand la ville se ferme. Quartiers résidentiels sécurisés*, Rosny-sous-Bois, Bréal, D'autre part, 288 p.

CARADEC V., 2012, *Vieillir après la retraite, une expérience genrée*, Sociologies [en ligne], Dossiers, Genre et Vieillesse, mis en ligne le 15 novembre 2012, consulté le 20 novembre 2012, URL : <http://sociologies.revues.org/4125>

CAVALCANTI C., 2000, *A situação do transporte clandestino na RMR, com foco no Recife*, in *O transporte Clandestino no Brasil*, ANTP, n°1, Junho 2000, p. 47-55

CAVALCANTI H., BRITTO LYRA (de) M., AVELINO E. (dir.), 2008, *Mosaico urbano do Recife, inclusão/exclusão sociambiental*, Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Massangana, 309 p.

CAVALCANTI H. (Coord.), 2009, *Tipologia e caracterização socioeconômica dos assentamentos precários: Região Metropolitana do Recife (RMR)*, Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Observatorio de Políticas Publicas, Relatório Parcial (I e II), 198 p.

CELADE, 2009, *El envejecimiento y las personas de edad. Indicadores sociodemográficos para América Latina y el Caribe*, Santiago de Chile, Publication des Nations Unies, 68 p.

CHÉTRY M., 2010, *Les habitants des favelas face au droit à la ville au Brésil: Réalité de la fragmentation urbaine, défi de l'intégration*, Lyon, Thèse en Géographie-Aménagement, 232 p.

- CHEVALIER J., 1974, *Espace de vie ou espace vécu? L'ambiguïté et les fondements du concept d'espace vécu*, Paris, L'Espace géographique, n°1, p. 88.
- CLAVAL P., 2004, *La fabrication du Brésil, une grande puissance en devenir*, Paris, Belin, 383 p.
- CLICHEVSKY N., 2000, *Informalidad y segregacion urbana en América latina*, Buenos Aires, Serie Medio Ambiente y Desarrollo, n°28, 24 p.
- COLOMBET 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, p. 153-187.
- CONDEPE/FIDEM (Agencia Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco), 2005, *Metrópole Estratégica, Região Metropolitana do Recife*, Recife, 333 p.
- CONTRERAS, Y.; FIGUEROA, O., (2008), *Los patrones de movilidad residencial y cotidiana en la ciudad de Santiago*, México, X Seminario RII. Red Iberoamericana de investigadores sobre globalización y territorio, Ciudad de Querétaro, 20 p.
- CORNUEL D., 2010, *Choix résidentiels et analyse économique*, in [AUTHIER J.-Y., BONVALET C., LEVY J.-P.], *Elire domicile, la construction sociale des choix résidentiels*, Lyon, Presses universitaire de Lyon, p. 15-34.
- COSTA E., NAKATANI Y., BACHION M., 2006, *Capacidade de idosos da comunidade para desenvolver Atividades de Vida Diaria e Atividades Instrumentais de Vida Diaria*, Acta Paul Enferm, n°19, p. 43-35.
- COURGEAU D., 1979, *Les déplacements humains*, in *La science de la population au service de l'homme*, Conférence sur la science au service de la vie, Institut de la vie/UIESP (Vienne), Liège, UIESSP, p. 95-115.
- COURGEAU D., LELIEVRE E., 1989, *Analyse démographique des biographies*, Paris, INED, 268 p.
- COUTARD O., DUPUY G., FOL S., 2002, *La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ?*, Espace et Société, n° 108-109, p. 155-176.
- COUtrim R., 2006, *Idosos Trabalhadores : perdas e ganhos nas relações intergeracionais*, Brasília, Sociedade e Estado, v. 21, n°2, p. 367-390.
- COUtrim R., 2010, *A velhice invisível. O cotidiano de idosos que trabalham nas ruas de Belo Horizonte*, São Paulo, Annablume, 192 p.
- CUNHA J. G. D., PAIXÃO S. K. S., SA L. A. C. M., CARNEIRO A. F. T., 2003, *Cadastro de áreas pobres : experiências do Recife*, In [XXI Congresso Brasileiro de Cartografia, 2003, Nelo Horizonte], Anais do XXI Congresso Brasileiro de Cartografia, Rio de Janeiro, Sociedade Brasileira de Cartografia, 10 p.

CUNHA J. M. P. (da), 1995, *Migração intrametropolitana: movimentos dos pobres?*, São Paulo, Seade, Revista Brasileira de Estudos de População, vol. 12, n° 1-2, 47 p.

CUNHA M. J. T., MAIA M. L. A., LIMA NETO O. C. C., 2004, *Acessibilidade, transporte e reestruturação urbana*, in XVIII ANPET, Florianópolis, Anais da XVIII ANPET, p. 748-759.

DAMATTA R., 1997, *A casa & a rua, espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*, Rio de Janeiro, 5ème édition, Rocco, 155 p.

DANTAS R., 2003, *Modelos espaciais aplicados ao mercado habitacional : um estudo de caso para a cidade do Recife*, UFPE Recife, Thèse, 114 p.

DA SILVA V. L., 2008, *Índice da gestão do desenvolvimento local sustentável: Nuance da gestão Pública no bairro da Varzea*, Recife, Mémoire de la faculté de sciences de l'administration, UFPE, 161 p.

DELAUNAY D., DUREAU F., 2003, *Des individus dans la ville: les transitions résidentielles à Bogotá*, in [Bertrand M. (dir.)] *Dynamiques résidentielles dans les villes du sud. Position sociales en recomposition*, Paris, Autrepart, p. 87-106.

DELAUNAY D., 2007, *Relaciones entre pobreza, migración y movilidad : dimensión territorial y contextual*, Santiago : CEPAL, Notas de Población, n°84, p. 87-130.

DELAUNAY D., 2010, *Mobilités, ségrégations résidentielles et bonus démographique dans la zone métropolitaine de Santiago du Chili*, in [Bertrand M. (dir.)] *Mobilité, pauvretés : les villes interrogées*, Paris, Armand Colin, p.65-85.

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, 16 p.

DEMORAES F., GOUËSET V., PIRON M., FIGUEROA O., ZIONI S., 2010, *Mobilités quotidiennes et inégalités socio-territoriales à Bogotá, Santiago du Chili et São Paulo*, Espace, Populations, Sociétés, n°2010-2, *Nouvelles mobilités dans les Suds*, p. 349-364.

DEMORAES F., PIRON M., ZIONI S., SOUCHAUD S., 2012, *Inégalités d'accès aux ressources de la ville analysées à l'aide des mobilités quotidiennes. Approche méthodologique exploratoire à São Paulo*, Cahiers de géographie du Québec, Vol. 56, n°158, p. 463-490.

DEPEAU S., 2007, *De l'immobilisme à l'automobilisme : les enfants face à la mobilité*, in [Lannoy P., Ramadier T. (dir.)], *La mobilité généralisée*, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant, p. 65-78.

DI MEO G., 1999, *Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales*, Cahier de géographie du Québec, vol. 43, n° 118, p. 75-93.

DUHAU E., 2003, *División social del espacio metropolitano y movilidad residencial*, México, Papeles de Población, n° 36, p. 161-210.

DUPONT V., DUREAU F., 1994, *Rôle des mobilités circulaires dans les dynamiques urbaines. Illustrations à partir de l'Equateur et de l'Inde*, Tiers Monde, tome 35, n°140, p. 801-829.

DUPUY G., 1998, *Réseaux, Espaces et proximités*, in [Huriot, 1998] *La ville ou la proximité organisée*, Paris, Anthropos, Collection Villes, p. 31-45.

DUPUY G., 2000, « *Automobilités* » : *quelles relations à l'espace ?*, in [Bonnet, Desjeux], *les territoires de la mobilité*, Paris, Presses Universitaires de France, p. 37-51.

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

DUREAU F. (b), 2000, *Les nouvelles échelles de la ségrégation à Bogotá*, in [Dureau et al., 2000], *Métropoles en mouvement, une comparaison internationale*, Paris, Anthropos-IRD, p. 247-256.

DUREAU F., DUPONT V., LELIEVRE E., LEVY J-P., LULLE T., 2000, *Métropoles en mouvement, une comparaison internationale*, Anthropos, Institut de Recherche pour le Développement, 651 p.

DUREAU F., 2002, *Les systèmes résidentiels : concepts et applications*, in [Lévy, Dureau, 2002], *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en question*, Paris Budapest Torino, L'Harmattan, p. 355-382.

DUREAU F., 2006a, *Habiter la ville : stratégies et mobilités résidentielles*, in [Dureau, Gouëset, Mesclier, 2006], *Géographies de l'Amérique latine*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 263-292.

DUREAU F., 2006b, *Produire la ville : des logements en grande partie auto-construits*, in [Dureau, Gouëset, Mesclier, 2006], *Géographies de l'Amérique latine*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 237-261.

DUREAU F., 2006c, *Un modèle métropolitain en évolution*, in [Dureau, Gouëset, Mesclier, 2006], *Géographies de l'Amérique latine*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 293-238.

DUREAU F., GOUESET V., MESCLIER E., 2006, *Géographies de l'Amérique latine*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 374 p.

DUREAU F., HILY M.-A., 2009, *Les mondes de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 189 p.

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, p. 131-156.

DUREAU F., GOUËSET V., LE ROUX G., LULLE T., 2012, *Cambios urbanos y evolución de las desigualdades en el acceso a los recursos de la metrópoli: un estudio de caso en unos barrios del occidente de Bogotá*, Cuadernos de vivienda y urbanismo, Bogota, Injaviu – Universidad Javeriana, 17 p.

DUREAU F., 2012, *Rapport final du projet METAL*, Agence Nationale de la Recherche, 32 p.

EMTU, 1985, *Novo modelo de remuneração*, Programa de reestruturação e integração modal do Sistema de Transporte Publico de Passageiros (STPP) da Região Metropolitana do Recife, p.

FEIXA C., 1996, *Antropologia de las edades*, in [Prat J., Martinez A.] *Ensayos de antropologia cultural*, Barcelona, Ariel, p. 319-335.

FERNANDES M., FRAGOSO K., 2002, *Violência domestica contra idosos: Caminhos para identificar evidencias sutis*, São Paulo, Aterceiridade, SESC, Vol. 13, n°25, p. 27-35.

FERRERA G. (Coor.), 1998, *Envejecimiento y vejez – Nuevos aportes*, Buenos Aires, Editorial Atuel, 256 p.

FERRERAS I., 2008, *De la dimension collective de la liberté individuelle*, in [Munck, Zimmermann (dir.)] *La liberté au prisme des capacités, Amartya Sen au-delà du libéralisme*, Paris, Editions de l'EHESS, p. 281-296.

FERRETO L., 2010, *Representação social no envelhecimento humano*, in [Malagutti W., Bergo A.-M. (coor.)] *Abordagem interdisciplinar do idoso*, Rio do Janeiro, Editora Rubio, p. 23-36.

FIGUEIRÊDO C., 2008, *Transporte não motorizado e a mobilidade sustentável : os deslocamentos a pé na Região Sudoeste do Recife*, Université Fédérale du Pernambouc (UFPE), Dissertação (Mémoire) de Engenharia Civil, 220 p.

FIGUEROA O., 2005, *Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina*, Santiago du Chili, EURE, vol.31, n°94, p.41-53.

FOL S., 2009, *La mobilité des pauvres*, Paris, Editions Belin, 264 p.

FREYRE G., 1961, *Sobrados e mocambos : decadencia do patriarcado rural e desenvolvimento urbano*, Rio de Janeiro, J. Olympio, 880 p.

FUNDAÇÃO JOAQUIM NABUCO, OBSERVATORIO DE POLITICAS PUBLICAS, 2009, *Tipologia e caracterização socioeconômica dos assentamentos precários: Região Metropolitana do Recife*, Recife, Relatório Parcial (I et II), 199 p.

GAY J.-C., 1993, *Vitesse et regard. Le nouveau rapport de l'homme à l'étendue*, Paris, Géographie et cultures, n° 8, p. 33-50.

GIACOMIN K., 2012, *Envelhecimento populacional e os desafios para as políticas públicas*, in [Berzins M., Borges M. (coord.)], *Políticas Públicas para um país que envelhece*, São Paulo, Martinari, p. 17-44.

GIAMBIAGI F., MENDONÇA J. L., BELTRAO K., ARDEO V., 2004, *Diagnostico da previdência social no Brasil : o que foi feito e o que falta reformar ?*, IPEA, Pesquisa e planejamento econômico, v. 34, n°3, p. 365-418.

GIATTI L., BARRETO S. M., 2003, *Saude, trabalho e envelhecimento no Brasil*, Rio de Janeiro, Cad. Saude Publica, 19 (3), p. 759-771.

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

GODARD H., MERAT M.-M., 2003, *Les occupations de terres urbaines : l'illégalité tolérée voire encouragée*, revue Mappemonde, n°72, p. 35-36.

GODARD X. (dir.), 1994, *Les transports dans les villes du Sud*, Edition Karthala, Collection Economie et Développement, 372 p.

GODOT C., WISNIA-VEILL V., 2010, *La « vieillesse » n'est qu'un mot*, in [Gimbert V., Godot C.] *Vivre ensemble plus longtemps*, Centre d'analyse stratégique, La documentation française, Rapports et documents n°28, p. 23-34.

GOMMERS A., VAN DEN BOSCH DE AGUILAR P. (dir.), 1992, *Pour une vieillesse autonome*, Editions Mardaga, 280 p.

GONDIM L., 2009, *Favela, aglomerado subnormal, comunidade, ocupação, assentamento precario diga là o que é, o que é?*, in [Silva J. et al.] *O que é favela, afinal ?*, Rio de Janeiro, Observatorio de favelas, p. 54-58.

GONDIM L., 2011, *Violência intrafamiliar contra o idoso : uma preocupação social e jurídica*, Fortaleza, Revista Acadêmica da Escola Superior do Ministério Público do Ceará, n°2, 11 p.

GOUËSET V., HOFFMANN O., 2006, « *Communauté* ». *Un concept qui semble poser problème dans la géographie française*, in [Séchet R., Veschambre V. (dir.)], *Penser et faire la géographie sociale*, Presses Universitaires de Rennes, p. 263-275.

GOUËSET V. (dir.), DEMORAES F., FIGUEROA O., LE ROUX G., ZIONI S., 2014, *Parcourir la métropole. Pratiques de mobilité quotidienne et inégalités socio-territoriales à Bogotá, Santiago et São Paulo*, in [Dureau F., Contreras Y., Lulle T., Souchaud S. (dir.)] *Métropoles latino-américaines dans la mondialisation. Mobilité spatiale et changement urbain à Bogotá, Santiago et São Paulo* (à paraître).

GRAFMEYER Y., 2010, *Approches sociologiques des choix résidentiels*, in [Authier J.-Y. et al.], *Elire domicile, la construction social des choix résidentiels*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, p. 35-52.

GROSSETTI M., 2006, *La ville dans l'espace des réseaux sociaux*, in [Bonnet M., Aubertel P.] *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, p. 83-90.

GUERIN-PACE F., 2003/4, *Vers une typologie des territoires urbains de proximité*, L'Espace géographique, tome 32, p. 333-344.

GUZMAN J. M., 2002, *Envejecimiento y desarrollo en América Latina y el Caribe*, Santiago de Chile, CEPAL, Serie Población y Desarrollo, n°28, 51 p.

HAUMONT A., 2000, *Mobilité quotidienne dans la société salariale*, in Bonnet, Desjeux, *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, p. 141-154

HAUMONT N., LEVY J.-P., 1998, *La ville éclatée : quartiers anciens et peuplement*, Paris ; Montréal, L'Harmattan, 261 p.

HENRY E., HUBERT J.-P., 2000, *Contrastes de la motorización y de la movilidad en las megápolis*, Mexico, SWETS A. A. Balkema Publishers, Conférence CODATU IX – Transports urbains et environnement, 14 p.

HENRY E., HUBERT J.-P., 2002, *Enjeux de la motorisation et contrastes de la mobilité (São Paulo et Paris)*, in [BUSSIÈRE Y., MADRE J.-L. (dir.)], *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, p. 319-359.

HERNANDEZ D., 2012, *Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por el transporte público, el bienestar y la equidad*, Montevideo, EURE, Vol 38, n°115, p. 117-135.

HERRERA M. S., 2006, *Movilidad residencial en la región Metropolitana : ¿Hacia un mayor asentamiento poblacional ?*, Seminario « Reconfiguración Metropolitana y movilidad espacial en Santiago de Chile », 17 p.

HIDALGO R., 2007, *¿Se acabó el suelo en la gran ciudad ? Las nuevas periferias metropolitanas de la vivienda social en Santiago de Chile*, Santiago de Chile, EURE, p. 57-75.

HIRSCHHORN M., BERTHELOT J.-M., 1996, *Mobilités et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, Montréal, L'Harmattan, 157 p.

HOLSTON J., 1993, *Legalizando o ilegal : propriedade e usurpação no Brasil*, São Paulo, Revista Brasileira de Ciências Sociais, n°21, p. 68-89.

HURIOT J.-M. (dir.), 1998, *La ville ou la proximité organisée*, Paris, Anthropos, Collection Villes, 240 p.

HURIOT J.-M., PERREUR J., 1998, *Proximités et distances en théorie économique spatiale*, in [Huriot, 1998) *La ville ou la proximité organisée*, Paris, Anthropos, Collection Villes, p. 17-30.

IBGE, 2002, *Perfil dos idosos responsáveis pelos domicílios no Brasil 2000*, Rio de Janeiro, 97 p.

- IBGE, 2005, *Economia informal urbana*, 2003, Rio de Janeiro, 158 p.
- IBGE, 2010, *Censo demografico 2010: Educação e deslocamento. Resultados da Amostra*, Rio de Janeiro, 205 p.
- IBGE, 2010, *Sintese de Indicadores Sociais, Uma análise das condições de vida da população brasileira*, Estudos e Pesquisas, n°27, 317 p.
- IMBERT C., DUREAU F., GIROUD M., 2008, *Méthodes d'analyse des mobilités urbaines des ménages : réflexions autour de l'enquête « Déplacements Poitiers »*, Communication au colloque international Geografie del popolamento, Grosseto, 10 p.
- JANOSCHKA M., 2002, *El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana : fragmentación y privatización*, Santiago, EURE, Vol. XXVIII, n°85, p.11-29.
- JOURAND E., 2012, *Genre et espace : éléments de réflexion*, Angers, Travaux et documents Espaces et Sociétés, n°33, p. 69-75.
- KAUFMANN V., 1999, *Mobilité et vie quotidienne*, 2001 PLUS, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, n°48, 64 p.
- KAUFMANN V., 2004, *La mobilité comme capital ?*, in [Montulet, Kaufmann, 2004], *Mobilité, fluidité... liberté ?*, Bruxelles, Presses des facultés Saint-Louis. p. 25-41.
- KAUFMANN V., 2005, *Mobilités et réversibilités: vers des sociétés plus fluides?*, Cahiers internationaux de sociologie, n°118, p. 119-135.
- KAUFMANN V., 2007, *A la recherche du potentiel de mobilité maximum ?*, in [Lannoy P., Ramadier T. (dir.)], *La mobilité généralisée*, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant, p. 79-88.
- KAUFMANN V., 2010, *Pendulaires ou Bi-résidentiels en Suisse : un choix de vie ?*, in [AUTHIER J.-Y., BONVALET C., LEVY J.-P.], *Elire domicile, la construction sociale des choix résidentiels*, Lyon, Presses universitaire de Lyon, p.169-184.
- KAZTMAN R., 2001, *Seducidos y abandonados : el aislamiento social de los pobres urbanos*, Revista de la CEPAL, n° 75, p. 171- 189.
- LACERDA N., MENDES ZANCHETI S., DINIZ F., 2000, *Planejamento metropolitano: uma proposta de conservação urbana e territorial*, Santiago, EURE, V. 26, n° 79, p. 77-94.
- LANNOY P., RAMADIER T. (dir.), 2007, *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant, 141 p.
- LASSAVE P., HAUMONT A. (et al.), 2001, *Mobilités spatiales. Une question de société, Paris, l'Hamattan*, 195 p.

- LAUTIER F., 2000, *Les transformations des espaces de travail et la mobilité urbaine*, in [Bonnet, Desjeux], *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, p. 69-83.
- LAZO A., 2012, *Entre le territoire de proximité et la mobilité quotidienne. Les ancrages et le territoire de proximité comme support et ressource pour les pratiques de mobilité des habitants de la ville de Santiago du Chili*, Toulouse, thèse de Géographie et aménagement, 444 p.
- LE BRETON E., 2002, *La mobilité quotidienne dans la vie précaire*, Institut pour la ville en mouvement, 45 p.
- LE BRETON E., 2004, *Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire*, in [Orfeuil J.-P. (dir.)], *Transports, Pauvretés, Exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Editions de l'Aube, p. 49-73.
- LE BRETON E., 2005, *Bouger pour s'en sortir*, Paris, Armand Colin, 247 p.
- LE BRETON E., 2006, *Homo mobilis*, in [Bonnet M., Aubertel P.], *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, p. 23-31.
- LEITÃO L., 2005, *Quando um muro separa e nenhuma ponte une*, Cadernos Metrôpole, n° 13, p. 229-253.
- LEITE K., 2008, *A influência da forma urbana e da legislação urbanística na mobilidade urbana: o caso do Plano Diretor de Olinda*, Recife, Université Fédérale du Pernambouc, Mémoire (Ingénierie civile) , 308 p.
- LELIEVRE E., LEVY-VROELANT C., 1992, *La ville en mouvement : habitat et habitants*, Paris, L'Harmattan, p.357.
- LELIEVRE E., 1992, *Mobilité résidentielle en France : observation et analyse, le point de vue du démographe*, in [Lelièvre E., Lévy-Vroelant C.], *La ville en mouvement : habitant et habitants*, Paris, L'Harmattan, p. 21-30.
- LELIEVRE E., ROBETTE N., 2005, *Les espaces de référence des individus : définir et mesurer l'espace de vie*, Tours, IUSSP, 24 p.
- LE ROUX G., 2013, *Réflexions sur quelques méthodes quantitatives de collecte et d'analyse de la circulation et de l'immobilité. De l'individu au groupe social*, Poitiers, e-migrinter, n°11, p. 168-183.
- LESSAULT D., 2013, *La fabrique de l'immobilité. Réflexion critique à partir de travaux d'enquête menés à Dakar (Sénégal)*, Poitiers, e-migrinter, n°11, p. 21-27.
- LEVY J.-P., 1992, *La mobilité résidentielle dans le contexte local de l'habitat : une approche comparative en France*, in [Lelièvre E., Lévy-Vroelant C.], *La ville en mouvement : habitant et habitants*, Paris, L'Harmattan, p. 299-316.

LEVY J., 2000, *Les nouveaux espaces de la mobilité*, in [Bonnet, Desjeux], *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, p. 155-170.

LEVY J.-P., DUREAU F., 2002, *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en question*, Paris Budapest Torino, L'Harmattan, 411 p.

LEVY J.-P., 2009, *Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales*, in [Dureau, Hily], *Les mondes de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p.107-137.

LIMA NETO O., RAMOS SAMPAIO B., SAMPAIO Y., 2006, *Eficiência na gestão do transporte público: lições para o planejamento institucional*, Planejamento e Políticas Públicas, n°29, p.101-121. <http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/ppp/pdf/ppp29.pdf>

LLOYD-SHERLOCK, 2001, *Living arrangements of older persons and poverty*, Population Bulletin of the United Nations, n° 42-43, p. 348-359.

LONGHI M., ALMEIDA M. (coord.), 2011, *Etapas da vida. Jovens e idosos na contemporaneidade*, Recife, Editora Universitaria UFPE, 174 p.

LOPES A., 2006, *Dependência, contratos sociais e qualidade de vida na velhice*, in [Von Simson O., Neri A., Cachioni M. (coord.)] *As múltiplas faces da velhice no Brasil*, Campinas, 2^{ème} ed., Editora Alinea, p. 129-140.

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, disponible dans : <http://cybergeog.revues.org/22090>, 23 p.

LULLE T., 2001, *La question de la mobilité spatiale dans les politiques urbaines. Le cas de Bogotá dans les années 1990*, in [Lassave P., Haumont A. (et al.)] *Mobilités spatiales. Une question de société*, Paris, l'Harmattan, p. 99-112.

LUNDIN L., 1992, *Période postparentale: déménager ou pas?*, in [Lelièvre E., Lévy-Vroelant C.], *La ville en mouvement : habitant et habitants*, Paris, L'Harmattan, p. 83-90.

MACHADO A. F., RIBAS R. P., PENIDO M., 2007, *Mobilidade entre estados de pobreza e inserção no mercado de trabalho: uma análise para o Brasil metropolitano em 2004*, Belo Horizonte, UFMG/Cedeplar, 31 p.

MAGALHÃES A., PAIVA S., FERREIRA L., AQUINO T., 2011, *A mortalidade de idosos no Recife: quando o morrer revela desigualdades*, Brasília, Epidemiologia e Serviços de Saúde, Vol. 20, n° 2, p. 183-192.

MAIA A., BUAINAIN A., 2011, *Pobreza objetiva e subjetiva no Brasil*, Confins [online], 15 p., URL : <http://confins.revues.org/7301> ; DOI : 10.4000/confins.7301

MALAGUTTI W., BERGO A.-M. (Coord.), 2010, *Abordagem interdisciplinar do idoso*, Rio de Janeiro, Editora Rubio, 400 p.

MARICATO E., 2002, *Erradicar o analfabetismo urbanístico*, Rio de Janeiro, Revista Proposta, nº93/94, FASE, p. 81-84.

MARINHO G., LEITÃO L., LACERDA N., 2007, *Transformações urbanísticas na região metropolitana do Recife: um estudo prospectivo*, cadernos metrópole, nº 17, p. 193-217.

MARQUES E. (coord.), 2007, *Assentamentos precários no Brasil urbano*, Ministerio das Cidades, Centro de Estudos das Metrópoles/CEBRAP, 393 p.

MARQUES R., MENDES A., GUINO C., ANDRADE P., 2009, *A Previdência Social: da Constituição à reforma de Lula*, Porto Alegre, Revista Textos & Contextos, Vol. 8, nº2, p. 195-218.

MASSOT M.-H., ORFEUIL J.-P., 2005, *La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale*, Cahiers internationaux de sociologie, nº118, p. 81-100.

MATOS R., 2005, *Periferias de grandes cidades e movimentos populacionais*, Cadernos Metrópole, nº 13, p. 71-105.

MEDEIROS M., DINIZ D., 2004, *Envelhecimento e deficiência*, in [Camarano A. (coord.)] *Os novos idosos brasileiros, muito além dos 60?*, Rio de Janeiro, IPEA, p. 107-134.

MEIRE P., 1992, *Vie affective, psychodynamique et vieillissement*, in [GOMMERS A., VAN DEN BOSCH DE AGUILAR P. (dir.)] *Pour une vieillesse autonome*, Editions Mardaga, p.125-137

MELO R. A., CUNHA M. T., NETO L. O., SIQUEIRA G., 2005, *Avaliação do Nivel de Serviço em Vias Arteriais Urbanas da Cidade do Recife utilizando o método HCM 2000*, in XIX ANPET Congresso de Pesquisa em ensino em transportes, Recife, PE, 7 p.

MELO (de) A.-M., 2011, *La planification stratégique et ses effets sur les métropoles. Analyse des expériences de Lille (France) et de Recife (Brésil)*, Paris, thèse de doctorat – Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Sorbonne nouvelle, 759 p.

MELZER D., PARAHYBA M., 2004, *Socio-demographic correlates of mobility disability in older Brazilians: results of the first national survey*, Age and Ageing, Vol. 33, nº 3, p. 253-259.

MENDES I., 2011, *Homem do Mar, Homem de Fé: o catolicismo popular como manifestação simbólica de luta, resistência e teimosia dos pescadores artesanais de Brasília Teimosa*, Mémoire de Sciences de la Religion, Université Catholique du Pernambouc, 97 p.

MENDONÇA E. M. S., 2007, *Apropriações do espaço público: alguns conceitos*, Rio de Janeiro, Estudos e Pesquisas em Psicologia, UERJ, nº 2, p. 296-306.

MENEGAT E., 2005, *A periferia é o limite: notas sobre a crise do modelo ocidental de urbanização*, Cadernos metrópole, nº 13, p. 107-132.

MINISTERIO DAS CIDADES, 2007, *PlanMob, construido a cidade sustentável*, Brasilia, Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, 180 p.

MINISTERIO DA PREVIDENCIA SOCIAL, 2013, *Informe de Previdência Social*, Brasília, Vol. 25, nº10, 40 p.

MIRANDA L., 2005, *Desenvolvimento humano e habitação no Recife*, Atlas de Desenvolvimento humano no Recife, 39 p.

MIRANDA L., MORAES D., 2007, *O Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesse Social (Prezeis) do Recife : democratização da gestão e planejamento participativo*, Prto Alegre, Collection HABITARE (habitação social nas metropoles brasileiras: Uma avaliação das políticas habitacionais em Belém, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Rio do Janeiro e São Paulo no final do século XX), p 414-435.

MIRANDA L., 2008, *Habitação: um direito assegurado a poucas mulheres na Região Metropolitana do Recife*, revue Proposta, nº 116, p. 44-50.

MONTEZUMA R., 2003, *La transformación de Bogotá: 1995-2000 entre redefinición ciudadana y especial*, Bogotá, Fundación ciudad humana, 93p.

MONTULET B., 1998, *Les enjeux spatio-temporels du social*, Paris Montréal, l'Harmattan, 220 p.

MONTULET B., KAUFMANN V. (éd.), 2004, *Mobilités, fluidités... liberté?*, Bruxelles, Presses des facultés Saint-Louis, 297 p.

MONTULET B., 2004, *Mobilités spatio-temporelles et usages différenciés des modes de transport*, in [Montulet, Kaufmann] *Mobilités, fluidités... liberté?*, Bruxelles, Presses des facultés Saint-Louis, p. 43-58.

MOTTA (da) A., 2004, *Sociabilidades possíveis : idosos e tempo geracional*, in [Peixoto C. (coord.)], *Família e envelhecimento*, Rio de Janeiro, Editora FGV, p. 109-144.

MOTTA (da) A., 2011, *Envelhecimento e relações entre gerações*, in [Longhi M., Almeida M. (coord.)] *Etapas da vida. Jovens e idosos na contemporaneidade*, Recife, Editora Universitaria UFPE, p. 81-104.

MOURA C. J., FERREIRA P. R., 2012, *Políticas públicas e (re)produção sustentável do espaço urbano: "Programa Recife sem Palafitas" – seus benefícios e sua natureza social*, Recife, ACTA Geografia, Vol. 6, nº 13, p. 33-58.

MUNCK (de) J., ZIMMERMANN B., 2008, *La liberté au prisme des capacités, Amartya Sen au-delà du libéralisme*, Paris, Editions de l'école des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 333 p.

MUNCK (de) J., 2008, *Qu'est-ce qu'une capacité?*, in [Munck (de) J., ZIMMERMANN B.] *La liberté au prisme des capacités, Amartya Sen au-delà du libéralisme*, Paris, Editions de l'école des Hautes Etudes en Sciences Sociales, p. 21-49.

NATIONS UNIES, 2002, *Modalités de résidence des personnes âgées: les problèmes et réponses en matière de politiques*, United Nations Publications, Bulletin démographique n°42-43, 416 p.

NAVEZ-BOUCHANINE F., 1998, *Fragmentation spatiale et stratégies résidentielles*, in [Haumont N, Lévy J.-P.], *La ville éclatée: quartiers et peuplement*, Paris, Montréal, L'Harmattan, p. 69-88.

OFFNER J.-M., 1993, *Les "effets structurants" du transport: mythe politique, mystification scientifique*, L'espace géographique, n°3, p 233-242.

OLIVEIRA (de) L. A., OLIVEIRA (de) A. T., 2011, *Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil*, Rio de Janeiro, Estudos e Análises Informação Demográfica Socioeconômica, n°1, IBGE, 103 p.

OMS, 2008, *Guia global : cidade amiga do idoso*, Publication de l'OMS, 66 p.

ORFEUIL J.-P., 2000, *La mobilité locale: toujours plus loin et plus vite*, in [Bonnet, Desjeux], *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, p. 53-67.

ORFEUIL J.-P. (dir.), 2004, *Transports, Pauvretés, Exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Editions de l'Aube, 181 p.

OVIDEO E., RODRIGUEZ A., RODRIGUEZ P., 2008, *Cohesión social: miedos y políticas de ciudad*, Quito, Urvio, Revista Latinoamericana de Seguridad Ciudadana, n°4, p. 111-120

PAQUETTE-VASSALLI C., 2001, *Mobilité résidentielle à Santiago du Chili : les conséquences du chemin tout tracé de l'accession sociale*, in [Lassave P., Haumont A. (et al.)] *Mobilités spatiales. Une question de société*, Paris, l'Harmattan, p. 35-46.

PAQUETTE C., 2003, *Hébergé : un statut d'occupation entre contraintes et arbitrages. Les allegados de Santiago du Chili*, Autrepart, n°25, p. 37-51

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

PARAHYBA M. I., VERAS R., 2008, *Diferenciais sociodemográficos no declínio funcional em mobilidade física entre os idosos no Brasil*, Ciências & Saúde Coletiva, Vol. 13, n°4, p. 1257-1264.

PAULET J.-P., 2005, *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 342 p.

PEIXOTO C. (coord.), 2004, *Familia e envelhecimento*, Rio de Janeiro, Editora FGV, 144 p.

PEIXOTO C., 2004, *Aposentadoria: retorno ao trabalho e solidariedade familiar*, in [Peixoto (coord.)] *Familia e envelhecimento*, Rio de Janeiro, Editora FGV, p. 57-84.

PELLUCHON C., 2010, *La vieillesse et l'amour du monde*, Esprit 7, p. 171-180, URL : www.cairn.info/revue-esprit-2010-7-page-171.htm.

PENNEC S., 2006, *Les pratiques de la ville: entre anonymat et proximité*, Les Annales de la recherche urbaine, n°100, 0180-930-X, p. 51-58.

PINTO V. P., NUNES C. C., 2009, *Campo, cidade, urbano e rural: categorias e representações*, Rio de Janeiro – Niteroi, In: IV Simposio Internacional de Geografia Agraria, A questão agraria na America Latina: balanço e perspectivas, 20 p.

QUEIROZ V., RAMALHO H., 2009, *A escolha ocupacional dos idosos no Mercado de Trabalho : evidências para o Brasil*, Brasília, Revista EconomIA, Vol. 10, n° 4, p. 817-848.

QUIROGA P., 2010, *Mobilités urbaines et inégalités. Le cas de la Région Métropolitaine de Recife*, Université Rennes II, Mémoire de Master de Géographie, 92 p.

RAMADIER T., 2006, *Mobilité quotidienne et attachement au quartier : une question de position ?*, in [Authier et al., 2006] *Le quartier, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, p. 127-138.

RAMADIER T., 2009, *Capital culturel, lisibilité sociale de l'espace urbain et mobilité quotidienne*, in [Dureau, Hily], *Les mondes de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 137-160

RANGEL L., PASINATO M., SILVEIRA F., LOPEZ F., MENDONÇA J., 2009, *Conquistas, Desafios e Perspectivas da Previdência Social no Brasil : Vinte anos após a promulgação da Constituição Federal de 1988*, Brasília, IPEA, Boletim de Políticas Sociais, Acompanhamento e Análise, Vol. 1, n°17, 56 p.

RAVALET E., BUENO CEVADA E. 2007, *La non-planification des transports collectifs urbains et ses conséquences en termes d'usages : les cas de Niamey (Niger) et Puebla (Mexique)*, Lyon, version 1, <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00134580/fr/>

REDONDO N. (Coord.), 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, Vol. 14, n°2, p. 47-68.

REMY J., 2000, *Métropolisation et diffusion de l'urbain : les ambiguïtés de la mobilité*, in [Bonnet, Desjeux], *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, p. 171-188.

REMY J., 2007, *De l'automobilisme à l'automobilité*, in [Lannoy P., Ramadier T. (dir.)] *La mobilité généralisée*, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant, p. 21-40.

RIBEIRO L. C. Q., 2005, *Segregação residencial e segmentação social: o «efeito vizinhança» na reprodução da pobreza nas metrópoles brasileiras*, Cadernos metrópoles, n° 13, p. 47-70.

RIBEMBOIM J., GILVAN F., 2008, *O fenômeno da “chegada urbana” em contraponto ao do “êxodo rural”*, Caxambu, XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 14 p.

RICO DE ALONSO A., 1999, *Formas, cambios y tendencias en la organizacion familiar en Colombia*, Bogota, Nomadas, n°11, p. 110-117.

RODRIGUES de SOUSA M. T., 2005, *Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano*, Uberlândia, Sociedade & Natureza, vol. 17, n°33, p. 119-129.

RODRÍGUEZ VIGNOLI J., 2007, *Segregación residencial, migración y movilidad espacial. El caso de Santiago de Chile*, Cadernos Metr pole, n  17, p. 135-168.

RODRÍGUEZ VIGNOLI J., 2008, *Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina*, EURE, vol.34, n 103, p.49-71, Santiago.

ROMERO D., 2002, *Variac es de G nero na Rela o entre arranjo familiar e status de saude dos idosos Brasileiros*, article présenté au XIII Encontro Nacional de Estudos da Associa o Brasileira de Estudos Populacionais, Ouro Preto, Novembre, 21 p.

RUFAT S., 2003, *Les « résidences ferm es »   Bucarest : de « l'entre-soi »   la fragmentation ?*, Arches, t.6, p 83-93.

SAAD P., 2002, *transferencias informales de apoyo de los adultos mayores en América latina y el Caribe: estudio comparativo de encuesta SABE*, Santiago de Chile, document présenté   la "Reunion de expertos en redes de apoyo social a personas mayores", CEPAL, p. 175-218.

SAAD P., 2004, *Transfer ncia de apoio intergeracional no Brasil e na América latina*, in [Camarano A. (coord.)] *Os novos idosos brasileiros, muito além dos 60?*, Rio de Janeiro, IPEA, p. 169-209.

SABATINI F., CÁCERES G., CERDA J., 2001, *Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción*, Santiago, EURE, Vol. 27, n 82, 25 p.

SABATINI F., BRAIN I., 2008, *La segregación, los guetos y la integración social urbana : mitos y claves*, Santiago, Revista Eure, Vol. XXXIV, n 103, p. 5-26.

SABOIA J., 2004, *Beneficios n o-contributivos e combate   pobreza de idosos no Brasil*, in [Camarano A. (coord.)] *Os novos idosos brasileiros, muito além dos 60?*, Rio de Janeiro, IPEA, p. 353-410.

SALAS A., 2008, *Ségrégation résidentielle et production du logement   Bogotá, entre images et réalités*, Th se de géographie, Université de Poitiers, 480 p.

SANTOS (dos) M., 2010, *Aspectos sociais da terceira idade na sociedade atual*, in [Malagutti W., Bergo A.-M. (coord.)] *Abordageme interdisciplinnar do idoso*, Rio do Janeiro, Editora Rubio, p. 57-66.

SANTOS S., 2010, *Idoso e aposentadoria: atualidades sobre o tema*, in [Malagutti W., Bergo A.-M. (coord.)] *Abordageme interdisciplinnar do idoso*, Rio do Janeiro, Editora Rubio, p. 77-89

SANTOS (dos) V., BRITO (de) H., AGUIAR P., 2012, *A inserção do idoso no mercado de trabalho: evidências a partir da duração do desemprego no Brasil*, XVIII Fórum Banco do Nordeste de Desenvolvimento, 24 p.

SAUNERON S., OULLIER O., 2010, *Un vieillissement cognitif réussi, condition du bien-être dans la longévité*, in [Gimbert V., Godot C.] *Vivre ensemble plus longtemps*, Centre d'analyse stratégique, La documentation française, Rapports et documents n°28, p. 35-58.

SCARINGELLA R. S., 2001, *A crise da mobilidade urbana em São Paulo*, revue São Paulo em Perspectiva, Vol. 15, n°2, p. 55-59.

SCHNEIER G., 1986, *Patron ou propriétaire: l'Etat face aux invasions de terres: des pratiques foncières locales dans une ville industrielle nouvelle: Ciudad Guayana au Venezuela*, Paris, Karthala, Hommes et Sociétés, p. 99-108.

SCOTT P., QUADROS (de) M. T., 2009, *A diversidade no Ibura. Gênero, geração e saúde num bairro popular do Recife*, Recife, Ed. Universitaria UFPE, 269 p.

SCOTT P., QUADROS (de) M., 2009, *A diversidade do bairro Ibura: contextualizando diferenças demográficas, econômicas e socio-culturais*, in [Scott P., Quadros (de) M. T., 2009] *A diversidade no Ibura. Gênero, geração e saúde num bairro popular do Recife*, Recife, Ed. Universitaria UFPE, p. 13-51.

SCOTT P., 2009, *Trocando a casa e a rua: idosos e a inversão da construção de gênero em camadas populares urbanas*, in [Scott P., Quadros (de) M. T., 2009] *A diversidade no Ibura. Gênero, geração e saúde num bairro popular do Recife*, Recife, Ed. Universitaria UFPE, p. 117-132.

SEN A., 1992, *Inequality Reexamined*, Oxford University Press, 224 p.

SERRA E GURGEL, 2007, *Evolução da Previdência Social*, Brasília, FUNPREV Fundação ANASPS, 304 p.

SIQUEIRA (de) J., 2008, *Urbanização e regularização de Areas Pobres no Recife, PE: a experiência do PREZEIS*, Minas Gerais, Mémoire de Géographie, 75 p.

SIQUEIRA R., BOTELHO M., COELHO F., 2002, *A velhice: algumas considerações teóricas e conceituais*, Rio de Janeiro, Ciencia Saude Coletiva, vol. 7, n°4, p. 899-906.

SILVA (da) FILHO N. G., 2010, *Habitação para os excluídos sociais: uma reflexão da atual situação dos moradores de conjuntos residências*, Congresso internacional Sustentabilidade e Habitação de Interesse Social, Porto Alegre, 9 p.

SILVA (da) J., 2003, *Velhos ou Idosos?*, São Paulo, Aterceiridade, SESC, Vol. 14, n°26, p. 95-111.

SILVA OLIVEIRA (da) R., 2002, *Velhice: Teorias, Conceitos e Preconceitos*, São Paulo, Aterceiridade, SESC, Vol.13, n°25, p. 37-50.

- SOULÉ B., 2007, *Observation participante ou participation observante? Usages et justifications de la notion de participation observante en sciences sociales*, Recherches qualitatives, vol. 27 (1), p. 127-140.
- SOUSA M. T. R., 2005, *Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano*, Uberlândia, Sociedade & Natureza, n° 17 (33), p. 119-129..
- SOUZA M.-A. A. (coord.), 2006, *Como anda a Região Metropolitana do Recife*, Conjuntura Urbana n°6, p. 89-227.
- SOUZA M.-A. A., 2010, *Desenvolvimento humano e habitação na região metropolitana do Recife*, Atlas Metropolitano do Recife, 50 p
- SUAREZ-LASTRA M., DELGADO-CAMPOS J., 2010, *Patrones de movilidad residencial en la Ciudad de México como evidencia de co-localización de población y empleos*, EURE, Vol. 36, n° 107, p. 67-91.
- SUNKEL G., 2007, *El papel de la familia en la proteccion social en América latina*, in [ASTELARRA (Coord.) Género y cohesion social, Madrid, Fundacion Carolina, Documento de trabajo, n°16, p. 95-106.
- STRASSMAN W.P., 1992, *Mobilité résidentielle et marché du logement: une comparaison internationale*, in [Lelièvre E., Lévy-Vroelant C.], *La ville en mouvement : habitant et habitants*, Paris, L'Harmattan, p. 189-199.
- THALINEAU A., NOWIK L., 2009, *Être en « milieu de retraite » et choisir de vivre ailleurs*, Lien Social et Politiques, n° 62, p. 99-109.
- THISSE J.-F., WASMER E., ZENOU Y., 2003, *Ségrégation urbaine, logement et marchés du travail*, Revue française d'économie, Vol. 17, n°4, p. 85-129.
- TORRE M., 2010, *Capacidade funcional e envelhecimento*, in [Malagutti W., Bergo A.-M. (coord.)] *Abordagem interdisciplinar do idoso, Rio do Janeiro*, Editora Rubio, p. 169- 188.
- UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME, 2013, *Human Development Report 2013. The rise of the South: Human Progress in a Diverse World*, New York, UNDP, 216 p.
- URRY J., 2005, *Les systèmes de la mobilité*, Cahiers internationaux de sociologie, n° 118, p. 23-35.
- VAISENCHER S., 2009, *Cordeiro*, Recife, Pesquisa Escolar Online, Fundação Joaquim Nabuco, disponible à l'adresse : <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>.
- VANT A., 1998, *Proximités et géographies*, in [Bellet et al.] *Approches multiformes de la proximité*, Paris, Editions Hermes, p. 101-119.
- VASCONCELLOS E. A., 2001, *Transporte urbano, espaço e equidade – Análise das políticas públicas*, São Paulo, Editora Annablume, 218 p.

- VERAS R., 2009, *Envelhecimento populacional contemporâneo : demandas, desafios e inovações*, Rio de Janeiro, Rev. Saude Publica vol. 43, n°3, p. 548-554.
- VERVAEKE M., 1992, *Les logiques familiales d'accès au logement*, in [Lelièvre E., Lévy-Vroelant C.], *La ville en mouvement : habitant et habitants*, Paris, L'Harmattan, p.163-173.
- VIDAL D., 1996, *Concevoir la communauté. L'efficacité d'une catégorie socio-spatiale au Brésil*, in [Monnet J. (éd.)], *Espace, temps et pouvoir dans le Nouveau Monde*, Paris, Anthropos, p. 213-233.
- VIDAL D., 1999, *La politique au quartier : rapports sociaux et citoyenneté à Recife*, Paris, Editions MSH, 234 p.
- VILLAÇA F., 1996, *A segregação e a estruturação do espaço inter-urbano: o caso do Recife*, Pirenópolis, Goiás, II Seminario da Rede de Dinamica Imobiliaria e Estruturação Intra-urbana, ANPUR et NEUR/UnB, p. 21.
- VILLAÇA F., 2001, *Espaço intra-urbano no Brasil*, São Paulo, Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, p. 286.
- VILLA M., RODRIGUEZ J., 1998, *Dinamica sociodemografica de las metropolis latinoamericanas durante la segunda mitad del siglo XX*, Santiago du Chili, CEPAL, Notas de Poblacion, n° 65, p. 17-110.
- VON SIMSON O., NERI A., CACHIONI M. (coord.), 2006, *As multiplas faces da velhice no Brasil*, Campinas, 2^{ème} ed., Editora Alínea, 252 p.
- WENGLANSKI S., 2010, *Il court, il court, le salarié*, Projet, n°314, p. 43-51.
- WIEL M., 2005, *Ville et mobilité, un couple infernal?*, La Tour-d'Aigues, Edition de l'Aube, 90 p.
- WINCHESTER L., 2008, *La dimensión de la pobreza y precariedad urbana en las ciudades latinoamericanas. Implicaciones para las política del hábitat*, EURE, Vol. XXXIV, n°103, p. 27-47.
- ZORRAQUINO L. D., 2009, *Urbanismo e arquitetura ecologicos. Os territorios da ecologia Latino Americana, o caso do Brasil*, Rio de Janeiro, POD editora, 85 p.

Webographie :

Institut Brésilien de Géographie et Statistiques (IBGE): www.ibge.gov.br

Commission Economique Pour l'Amérique Latine (CEPAL): www.cepal.org

Atlas du développement humain au Brésil, 2013: <http://www.atlasbrasil.org.br/>

Atlas du développement humain de la Région Métropolitaine de Recife, 2005: <http://www2.recife.pe.gov.br/>

Atlas Municipal de Développement Humain à Recife, 2005 : <http://www2.recife.pe.gov.br/>

Table des figures

Figure 1. Evolution de la composition de la population latino-américaine par classe d'âge et par sexe de 1975 à 2050

Figure 2. La Région Métropolitaine de Recife, 2013

Figure 3. Evolution de la population dans le municpe de Recife entre 1900 et 2010

Figure 4. Indice de Développement Humain Municipal (IDHM) des municipes de la Région Métropolitaine selon le niveau d'intégration social, 2010

Figure 5. Les « anneaux » centre-périphéries du municpe de Recife, 2005

Figure 6. Délimitation des quartiers pauvres de Recife : les "Aglomerados subnormais" (2000), les "ZEIS" (1983) et les "Zones Pauvres" (2004)

Figure 7. Relation entre la part des résidents en appartement et les revenus des chefs de ménage à Recife - 2000

Figure 8. Système de transport du SEI – Recife, 2005

Figure 9. Navettes quotidiennes domicile-travail de la Région Métropolitaine de Recife – 1997

Figure 10. Part des étudiants et des actifs de plus de 15 ans réalisant leur activité principale en dehors du municpe de résidence – RMR, 1997

Figure 11. Les soldes de mobilité quotidienne des municipes de la RMR pour les déplacements liés au travail – 2010

Figure 12. Part des 60 ans et plus dans la population totale en 2010, par secteurs censitaires dans le municpe de Recife

Figure 13. Terrains d'enquête exploratoire dans le municpe de Recife, 2010-2011

Figure 14. Localisation des zones d'enquête dans le municpe de Recife, Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro, 2013

Figure 15. Profil des enquêtés - Situation Familiale

Figure 16. Profil des enquêtés - Situation socio-professionnelle

Figure 17. Le nombre de déménagements réalisés au cours de la vie selon le statut d'occupation des personnes enquêtées au moment de la mobilité résidentielle – Recife, 2013

Figure 18. Part des déménagements au cours de l'histoire de vie des habitants de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro selon le motif des mobilités résidentielles et du genre – Recife

Figure 19. Motifs des mobilités résidentielles évoqués par les habitants de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro au long du parcours de vie – Recife, 2013

Figure 20. Trajectoire migratoire et résidentielle de Dona Nova (83 ans, séparée, 5 enfants, Brasilit)

Figure 21. Trajectoire migratoire et résidentielle de Livia (93 ans, veuve, 4 enfants, Brasilit)

Figure 22. La répartition du nombre de déménagements en fonction de l'âge des habitants de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro lors du changement de domicile – Recife, 2013

Figure 23. Activité principale des femmes de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro durant l'âge actif – Recife 2013

Figure 24. Situation matrimoniale et résidentielle des enquêtés de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro selon l'âge – Recife, 2013

Figure 25. Le nombre de mobilités résidentielles à 60 ans ou des habitants des quartiers populaires de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro selon le motif de déménagement – Recife 2013

Figure 26. La part des lieux fréquentés par les personnes âgées par motif de déplacement – Recife, 2013

Figure 27. La part des mobilités quotidiennes des personnes âgées dans et en dehors du quartier de résidence selon le motif de déplacement, Recife

Figure 28. Les mobilités quotidiennes des personnes âgées de Cordeiro selon le motif de déplacement – Recife, 2013

Figure 29. Les mobilités quotidiennes des habitants de Brasilit selon le motif de déplacement – Recife, 2013

Figure 30. Les mobilités quotidiennes des habitants de Vila Arraes selon le motif de déplacement – Recife, 2013

Figure 31. Les ellipses de dispersion des mobilités quotidiennes des femmes âgées de la zone de Brasilit selon le motif des déplacements - Recife, 2011-2013

Figure 32. Mobilités quotidiennes des hommes âgés de la zone pauvre Brasilit selon le motif des déplacements – Recife, 2011-2013

Figure 33. Mobilités quotidiennes des femmes âgées de la zone pauvre Vila Arraes – Recife, 2013

Figure 34. Mobilités quotidiennes des hommes aînés de la zone pauvre Vila Arraes – Recife, 2013

Figure 35. Répartition des mobilités quotidiennes des personnes âgées selon le mode de déplacement – Recife, 2013

Figure 36. La répartition des mobilités quotidiennes des personnes âgées dans le quartier de résidence selon le mode et le motif de déplacement – Recife, 2013

Figure 37. La répartition des mobilités quotidiennes des personnes âgées en dehors du quartier de résidence selon le mode et le motif de déplacement – Recife, 2013

Figure 38. Les lieux fréquentés à pied par les personnes âgées résidant à Brasilit – Recife, 2013

Figure 39. Les lieux fréquentés à pied par les personnes âgées résidant à Vila Arraes – Recife, 2013

Figure 40. Les lieux fréquentés à pied par les personnes âgées résidant à Cordeiro – Recife, 2013

Figure 41. Part des déplacements pédestres par motif de déplacement – Recife, 2013

Figure 42. Représentations spatiales des habitants – Recife, 2013

Figure 43. Les facteurs des immobilités non désirées chez les personnes âgées de Brasilit, Vila Arraes et Cordeiro – Recife, 2013

Figure 44. La part des enquêtés ayant accès à l'automobile pour au moins un motif de déplacement – Recife, 2013

Figure 45. Types de soutien apportés aux personnes âgées en fonction de l'éloignement résidentiel des membres de la parentèle – 2013, Recife

Figure 46. Le lieu de résidence des « immobiles » et leur influence dans la trajectoire résidentielle des « mobiles » - Recife, 2013

Figure 47. Processus vers la "liberté d'accomplir" dans l'identification des inégalités entre individus

Table des tableaux

Tableau 1. Espérance de vie et Indice de Développement Humain par pays, 2012-2013

Tableau 2. Les types de retraites établis par le RGPS au Brésil, 2013

Tableau 3. Part des 65 ans ou plus percevant des revenus liés à la retraite ou une aide sociale selon le pays de résidence, 2000-2010

Tableau 4. Définition des zones urbaines pauvres à l'échelle locale et nationale, 1978 – 2014

Tableau 5. La part des 60 ans ou plus par sexe et classes d'âge selon les quartiers de résidence – Recife, 2000

Tableau 6. Profil des personnes enquêtées lors des entretiens exploratoires, Recife 2010-2011

Tableau 7. Evolution du profil sociodémographique des zones pauvres de Brasilit et Vila Arraes et du municiple de Recife entre 2000 et 2013

Tableau 8. Récapitulatif des principales données disponibles et exploitées dans le travail de recherche

Tableau 9. Profil général de l'échantillon de l'enquête par entretiens réalisée à Recife entre 2011 et 2013

Tableau 10. Caractéristiques de l'échantillon de l'enquête, Recife

Tableau 11. Récapitulatif des points abordés lors des entretiens auprès des acteurs institutionnels – Enquête 2011-2013

Tableau 12. Les caractéristiques des parcours résidentiels et migratoires des enquêtés – Recife, 2013

Tableau 13. Nombre de déménagements par personne en fonction du motif "travail" - Recife, 2013

Tableau 14. Définition des motifs de mobilité résidentielle observés dans le parcours de vie des enquêtés – Recife, 2013

Tableau 15. Description des modes de vie des personnes âgées enquêtées en fonction des motifs de déplacements sélectionnés - Recife, 2013

Tableau 16. La fréquence des mobilités quotidiennes par le nombre moyen de déplacements par mois et par enquêté en fonction des motifs de mobilité – Recife, 2013

Tableau 17. Distribution modale des mobilités quotidiennes des personnes âgées des zones pauvres enquêtées selon le motif de déplacement - Recife, 2013

Tableau 18. Facteurs de choix ou de contraintes des habitants face à l' « immobilité » – 2013, Recife

Tableau 19. Les différents tarifs du ticket de bus de la RMR et des taxis recifenses par anneau et selon les jours de la semaine – Recife, 2013

Table des photographies

Photographie 1. Inégalités socio-spatiales et ségrégations à São Paulo, Brésil : Paraisópolis (à gauche) et Vila Suzana (à droite), 2002

Photographie 2. Quartier de Boa Viagem

Photographie 3. Quartier Brasilit

Photographie 4. a et b. Vues de Brasilit

Photographie 5. a et b. Vues de Vila Arraes

Photographie 6. a et b : Vues de l'ensemble de logements sociaux de Cordeiro

Photographie 7. Facture de vente immobilière – Recife, 2013

Photographie 8. Secteur inondable au sein de la zone de Vila Arraes – 2013

Photographie 9. Secteur inondable au sein de la zone de Vila Arraes – 2013

Photographie 10. Un "bico" (couloir) à Brasilit, 2013

Photographie 11. Petite ruelle à Brasilit, 2013

Photographie 12. Vue d'une rue de Vila Arraes, 2013

Photographie 13. a, b et c : Trottoirs dégradés dans le quartier Varzea, 2013

Photographie 14. Livreur de marchandises à Brasilit - Recife, 2013

Photographie 15. Vue du petit commerce informel au sein du quartier Brasilit – Recife, 2013

Photographie 16. a et b : Vue des relations de voisinage dans les ruelles de Brasilit – Recife, 2013

Liste des sigles

BNH : Banco Nacional de Habitação

BPC : Benefício de Prestação Continuada Assistida

CELADE : Centro Latinoamericano y Caribeño de Población

CEPAL : Comisión Económica para América Latina et el Caribe

CHC : Conjunto Habitacional Cordeiro

EMTU : Empresa Metropolitana de Transporte Urbano

IBGE : Instituto Brasileiro de Geografia e Estadísticas

LOAS : Lei Orgânica de Assistência Social

METAL : Métropoles d'Amérique Latine dans la mondialisation

PME : Pesquisa Mensal de Emprego

PNAD : Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio

RGPS : Regime Geral da Previdência Social

RMR : Região Metropolitana de Recife

SCPP : Serviço Complementario de Pequeno Porte

SEI : Sistema Estructural Integrado

ZEIS : Zonas Especiais de Interesse Social

Table des matières

Remerciements	3
Introduction générale	7
PREMIERE PARTIE : Mobilités quotidiennes, pratiques résidentielles, inégalités et vieillissement en Amérique latine et au Brésil: cadre théorique et méthodologique	17
Chapitre 1 : L'enjeu des mobilités quotidiennes, des pratiques résidentielles et du vieillissement dans le contexte latino-américain	21
1.1. Les mobilités quotidiennes et les pratiques résidentielles dans l'analyse des inégalités socio-spatiales.....	21
1.1.1. Le cadre théorique des études sur les pratiques de mobilité territoriales	21
1.1.2. Les pratiques résidentielles dans les processus de ségrégation urbaine en Amérique latine.....	24
1.1.3. Les inégalités de mobilité quotidiennes et résidentielles dans l'espace urbain	28
a. <i>Des inégalités de mobilité selon la localisation et les caractéristiques du lieu de résidence...</i>	<i>28</i>
b. <i>Les inégalités de mobilités urbaines selon la classe sociale des habitants.....</i>	<i>30</i>
c. <i>Les inégalités de mobilité urbaines selon l'âge.....</i>	<i>31</i>
d. <i>Les inégalités de mobilité quotidienne selon le genre.....</i>	<i>33</i>
1.2. La convergence des paradigmes urbains en Amérique latine	34
1.2.1. Les politiques d'aménagement urbain et les systèmes de transport	34
1.2.2. Les parcours et les stratégies résidentiels des populations pauvres	37
1.3. Le vieillissement de la population dans un contexte inégalitaire	41
1.3.1. Le processus de vieillissement en Amérique latine	42
1.3.2. Les politiques sociales pour le troisième âge en Amérique latine et au Brésil	45
1.3.3. Les inégalités de mobilités quotidiennes et les pratiques résidentielles des personnes âgées	49
a. <i>Les inégalités de mobilités urbaines selon la classe sociale des habitants Les inégalités de mobilité quotidiennes des personnes âgées avec l'avancée en âge</i>	<i>49</i>
b. <i>Des inégalités hommes-femmes qui perdurent dans les pratiques de mobilité au troisième âge.....</i>	<i>50</i>
c. <i>L'impact des regards sur la vieillesse dans les inégalités de mobilité au troisième âge</i>	<i>51</i>
d. <i>La famille, les mobilités et les pratiques résidentielles</i>	<i>52</i>
Chapitre 2 : Les pratiques de mobilité des personnes âgées dans une ville marquée par les inégalités et la ségrégation : le cas de Recife	55
2.1. Recife, une métropole du Nordeste brésilien	55

2.1.1.	Un développement urbain marqué par les inégalités	56
	<i>a. Le développement inégalitaire dans une ville fragmentée</i>	58
	<i>b. Vers de nouvelles centralités dans le municipe de Recife</i>	60
2.1.2.	Des découpages territoriaux pour le développement de politiques adaptées	61
2.2.	Les pratiques résidentielles et les mobilités quotidiennes à Recife	71
2.2.1.	Les pratiques résidentielles dans la formation de l'espace urbain	71
2.2.2.	L'offre de transport et son impact sur les mobilités quotidiennes des habitants de Recife	73
2.2.3.	Les caractéristiques des mobilités quotidiennes à Recife	76
2.3.	Le processus de vieillissement à Recife : le positionnement social et spatial des personnes âgées pauvres	82
2.3.1.	La répartition spatiale des personnes âgées à Recife	82
2.3.2.	Les conditions de vie des personnes âgées de Recife	84
Chapitre 3 : Les terrains d'enquête et la méthodologie de la recherche		89
3.1.	Présentation des terrains d'enquête	89
3.1.1.	Les prémices de l'enquête : les terrains exploratoires et les premiers entretiens	90
3.1.2.	Les zones pauvres Brasilit et Vila Arraes et l'ensemble de logements sociaux de Cordeiro comme lieux d'enquête à Recife	94
	<i>a. Le quartier Varzea et les secteurs d'enquête de Brasilit et Vila Arraes : deux zones pauvres assez différenciées</i>	94
	<i>b. L'ensemble de logements sociaux : le Conjunto Habitacional Cordeiro</i>	98
3.2.	L'exploitation des sources de données préexistantes	100
3.2.1.	Les recensements de population et les enquêtes sociodémographiques	100
	<i>a. Les recensements de population</i>	100
	<i>b. Les enquêtes socio-démographiques</i>	101
3.2.2.	Les enquêtes sur la mobilité quotidienne	101
3.3.	Méthodologie de l'enquête par entretiens semi-directifs	103
3.3.1.	Les entretiens semi-directifs auprès des habitants	104
	<i>a. La réalisation du guide d'entretien</i>	105
	<i>b. Les premiers contacts et l'approche sur le terrain</i>	106
	<i>c. L'échantillon de l'enquête</i>	108
3.3.2.	Les entretiens auprès des acteurs institutionnels	112
3.3.3.	La représentation des données d'enquête: l'outil SIG	115
3.3.4.	Les limites méthodologiques	116
	<i>a. La mémoire et les déformations des discours avec le temps</i>	116
	<i>b. Les limites d'une enquête reposant sur le témoignage statique des seules personnes âgées.</i> ..117	
CONCLUSION Première partie		119
DEUXIEME PARTIE : Les inégalités de mobilité quotidienne et les pratiques résidentielles		121
Chapitre 4 : Les inégalités au troisième âge : l'enjeu des pratiques résidentielles et des nouvelles conditions de vie des habitants		125
4.1.	Le rôle des parcours de vie et des trajectoires résidentielles dans la construction des inégalités de mobilité	125

4.1.1.	L'accèsion à la propriété : un facteur déterminant dans la construction des inégalités dans les mobilités et les conditions de vie des habitants	126
a.	<i>Les conditions d'accès à la propriété</i>	126
b.	<i>Les migrants et les plus démunis touchés par l'instabilité résidentielle</i>	131
c.	<i>Un effet de genre limité</i>	134
4.1.2.	La famille et les réseaux relationnels au cœur des trajectoires résidentielles	135
a.	<i>La famille et le réseau relationnel dans la formation des parcours résidentiels</i>	137
b.	<i>La famille et les inégalités de mobilité résidentielle</i>	138
c.	<i>Les effets de la dimension familiale dans les trajectoires résidentielles : l'exemple de Dona Nova (82 ans) et de Livia (93 ans)</i>	140
4.2.	Les nouvelles conditions de vie à l'entrée dans le processus de vieillissement	144
4.2.1.	L'entrée dans le troisième âge, une amélioration globale de la situation économique des pauvres.....	145
a.	<i>La Prévoyance Sociale brésilienne : un gage économique pour les personnes âgées pauvres</i>	145
b.	<i>La diminution des dépenses quotidiennes et les entraides familiales</i>	147
c.	<i>L'acquisition d'une stabilité résidentielle</i>	150
4.2.2.	Des conditions de vie pourtant assez différentes d'une personne âgée à l'autre	152
a.	<i>Les inégalités sociodémographiques entre individus</i>	152
b.	<i>La situation résidentielle des enquêtés, facteur d'inégalités entre les individus</i>	159
c.	<i>Les caractéristiques des ménages et les dépendances ascendantes et descendantes au sein des familles</i>	164
d.	<i>La construction des représentations collectives et individuelles de la vieillesse : un facteur important dans l'inclusion socio-spatiale des aînés ?</i>	173

Chapitre 5 : Les facteurs d'inégalité dans la mobilité quotidienne des personnes âgées des quartiers populaires de Recife

5.1.	Les pratiques résidentielles et des modes de vie au troisième âge : de nouvelles pratiques pour de nouvelles inégalités ?	177
5.1.1.	Les principales caractéristiques des pratiques résidentielles chez les personnes âgées.....	178
a.	<i>Le troisième âge : un cycle marqué par une réduction et de nouveaux types de mobilité résidentielle ?</i>	178
b.	<i>L'augmentation des ménages unipersonnels au troisième âge</i>	180
c.	<i>Des nouvelles formes de multi-résidentialité et de séjours touristiques au troisième âge</i>	181
5.1.2.	Les modes de vie et les pratiques de mobilité quotidienne des personnes âgées des zones pauvres de la ville	183
5.2.	Les inégalités de mobilités quotidiennes révélatrices de vulnérabilités sociales au troisième âge	189
5.2.1.	Les inégalités de mobilité selon la zone d'étude	190
5.2.2.	Les inégalités selon les caractéristiques sociodémographiques des habitants	196
a.	<i>L'état de santé, facteur déterminant des inégalités de mobilité au troisième âge</i>	196
b.	<i>Les inégalités de mobilité quotidiennes selon le sexe</i>	198
c.	<i>L'analphabétisme dans les réductions de mobilité quotidienne</i>	208
5.2.3.	Les inégalités dans l'usage des différents modes de déplacements	209
5.2.4.	Les réseaux familiaux et relationnels dans la construction des inégalités de mobilité quotidienne.....	213
a.	<i>L'accompagnement des proches motorisés dans les déplacements des aînés, un facteur d'inégalité</i>	214
b.	<i>L'aide apportée par les autres réseaux relationnels</i>	215

CONCLUSION Deuxième partie	218
TROISIEME PARTIE : La réduction des mobilités : d'une limite à un potentiel ?	221
Chapitre 6 : Les résistances à la mobilité	225
6.1. Le contournement des déplacements contraignants et les réductions de mobilité.....	225
6.1.1. L'immobilité : choix ou contrainte ?	226
6.1.2. La limitation des déplacements contraignants et la réduction des mobilités quotidiennes	229
a. <i>La limitation de la pénibilité des déplacements à travers l'usage de mode de déplacements spécifiques</i>	230
b. <i>L'évitement des mobilités lointaines, un moyen de préserver son autonomie</i>	233
c. <i>Les réductions de mobilité : les pratiques de délégation de mobilité</i>	235
6.2. L'espace de proximité au cœur des mobilités	239
6.2.1. L'espace de proximité comme ressource	239
a. <i>Les ressources matérielles</i>	240
b. <i>Le capital social</i>	241
c. <i>Environnement de proximité et bien-être</i>	241
6.2.2. La définition des espaces de proximité à travers les pratiques pédestres des personnes enquêtées.....	242
6.3. Les formes d'ancrage territorial, les représentations sociales et les mobilités dans les espaces réduits.....	246
6.3.1. L'ancrage territorial : un investissement local ?	247
a. <i>L'ancrage territorial différencié en fonction des relations entretenues avec le réseau social</i>	249
b. <i>L'importance des modes de vie, de la sécurité et de l' « ambiance » du quartier dans l'ancrage territorial</i>	250
6.3.2. Les effets des représentations sociales dans les pratiques de mobilité quotidienne des personnes âgées	254
a. <i>Les représentations mentales des habitants sur les différents quartiers de la ville</i>	254
b. <i>L'influence des représentations mentales de l'espace urbain sur les pratiques de mobilité des habitants</i>	256
c. <i>La stigmatisation des pauvres et des personnes âgées : entre rejet de l'autre et renforcement de l'immobilité des aînés</i>	258
6.4. L'exemple du quartier de Cordeiro : les caractéristiques du cadre de vie comme principale cause du repli sur le logement	260
Chapitre 7 : Le potentiel d'immobilité et la réduction des mobilités contraignantes : des marqueurs d'inégalités ?	267
7.1. Les formes d'immobilité et leur impact sur les conditions de vie des habitants	267

7.1.1.	L'immobilité sous contrainte : le reflet d'une dégradation des conditions de vie	268
a.	<i>Les caractéristiques du réseau familial et relationnel dans la diminution des mobilités des personnes âgées</i>	270
b.	<i>L'accès limité aux différents moyens de transports et la réduction des mobilités quotidiennes des aînés</i>	270
c.	<i>Les contraintes du lieu de résidence dans le renforcement des immobilités</i>	272
7.1.2.	L'immobilité comme tactique : un moyen d'améliorer sa qualité de vie ?	273
7.2.	Le potentiel d'immobilité et la réduction des mobilités contraignantes, des marqueurs d'inégalité entre les individus ?	275
7.2.1.	La nature des réseaux sociaux : la clé d'une immobilité maîtrisée	275
7.2.2.	Le soutien matériel de la famille, un apport important dans la réduction des déplacements quotidiens	276
7.2.3.	La localisation résidentielle de la famille et la proximité des ressources matérielles, un enjeu important dans le potentiel d'immobilité	277
a.	<i>La localisation résidentielle des membres de la famille et le potentiel d' « immobilité » des aînés</i>	278
b.	<i>La proximité des commerces et services et l'ancrage dans le quartier de résidence</i>	280
7.3.	L'immobilité résidentielle au service des mobilités	281
7.4.	(Im)mobilités et « capacités » : une nouvelle perspective dans l'analyse des inégalités de mobilité.....	283
7.4.1.	La complexité des inégalités entre individus : l'observation à travers les pratiques et les capacités.....	284
7.4.2.	Le bien-être et les pratiques sur le territoire : la capacité dans les inégalités	286
7.4.3.	Le potentiel des réseaux sociaux dans la maîtrise du processus de réalisation	288
CONCLUSION Troisième partie		296
CONCLUSION GENERALE		299
Annexes		307
Bibliographie		359
Table des figures		383
Table des tableaux		386
Table des photographies		387
Liste des sigles		388

Les mobilités urbaines et les inégalités : le cas des personnes âgées des quartiers populaires de Recife (Brésil)

Résumé :

Dans un contexte fortement ségrégué, l'étude des pratiques résidentielles et des mobilités quotidiennes laisse transparaître des inégalités importantes entre individus et permet d'appréhender les différentes contraintes auxquelles se confrontent les habitants. L'analyse des inégalités de mobilité dans la ville de Recife, qui a été centrée sur les personnes âgées des quartiers populaires afin d'atténuer les effets majeurs de la hiérarchie sociale, soulève le rôle important des caractéristiques du lieu de résidence, de l'étendue des réseaux sociaux ou encore de l'état de santé des habitants dans la réalisation de pratiques différenciées sur le territoire. A travers une enquête par entretiens menée dans trois zones pauvres de la ville (Brasilit, Cordeiro et Vila Arraes) la thèse propose ainsi de mettre en lien les pratiques résidentielles, les mobilités quotidiennes et les stratégies des habitants afin de mieux comprendre les inégalités observées. Les résultats de la recherche indiquent une tendance aux faibles mobilités des aînés notamment en raison des contraintes éprouvées au quotidien mais aussi en raison d'une volonté à limiter les déplacements contraignants et à réduire les mobilités quotidiennes. Ce dernier constat a progressivement orienté notre étude vers l'analyse des formes d' « immobilité » sur le lieu de résidence en tentant de saisir les enjeux de ces pratiques sur les conditions de vie des habitants.

Mots clés : Mobilités quotidiennes, pratiques résidentielles, inégalités, immobilités, personnes âgées, Recife.

Resumo :

Num contexto altamente segregado, o estudo das mobilidades residenciais e quotidianas revela desigualdades significativas entre os indivíduos e permite identificar as dificuldades de cada pessoa. A análise das desigualdades de mobilidade na cidade de Recife, com foco na população idosa das áreas pobres da cidade para atenuar os efeitos da hierarquia social, aponta a importância das características do lugar de residência, das redes sociais ou ainda da saúde dos habitantes no desenvolvimento de práticas diferenciadas no espaço urbano. A pesquisa realizada em três áreas pobres da cidade (Brasilit, Cordeiro e Vila Arraes) propõe articular as práticas residenciais com as mobilidades quotidianas e as estratégias dos habitantes para assim compreender as desigualdades observadas nessa escala. Os resultados da pesquisa indicam uma tendência de baixa mobilidade dos idosos, especialmente por causa das dificuldades encontradas no cotidiano, mas também por causa de uma vontade de limitar os deslocamentos constrangedores e reduzir a mobilidade diária. Esta última observação tem focado progressivamente nosso estudo na análise das formas de "imobilidade" tentando apreender os rebatimentos dessas práticas nas condições de vida dos habitantes.

Palavras-chave : Mobilidades quotidianas, práticas residenciais, desigualdades, imobilidade, pessoas idosas, Recife.

Abstract :

In a highly segregated context, the study of residential practices and daily mobility point significant inequalities between individuals and allows to understand the various constraints people are facing. The analysis of inequalities mobility in the city of Recife, centred on elderly people who lives in popular neighbourhoods to mitigate significant effects of social hierarchy, raises the main characteristics of the place of residence of the extent of social or state of health of the people in achieving differentiated practices in the territory networks. Using interviews survey conducted in three poor areas of the city (Brasilit, Cordeiro and Vila Arraes), the thesis proposes to link residential practices, daily mobility and strategies of people to better understand the observed inequalities. The results shows a trend to low mobility of elderly people in particular because of the constraints encountered in everyday life. This trend is explained by desire to limit the constrained mobilities and reduce the daily mobility. This finding gradually leads to focus our study on analysing the forms of 'immobility' in the place of residence while trying to understand the issues of these practices on the lives of residents.

Keywords : Daily mobilities, residential practices, inequalities, elderly people, immobility, Recife.



Pamela QUIROGA

Laboratório ESO-Rennes « Espaces et Sociétés »

e Laboratório Observatório Pernambuco de Políticas Públicas e Práticas Socioambientais

Universidade Rennes 2 / Universidade Federal do Pernambuco (Recife)

Resumo da tese :
Mobilidades urbanas
e desigualdades
O caso das pessoas idosas
das áreas pobres de Recife

Defesa de tese realizada o 10 de dezembro 2014

Banca de Tese composta por :

Vincent GOUËSET

Professor de Geografia da Universidade de Rennes 2 / co-diretor da Tese

Jan BITOUN

Professor de Geografia da Universidade Federal do Pernambuco / co-diretor da Tese

Françoise DUREAU

Diretora de pesquisa do IRD, UMR MIGRINTER

Sébastien LORD

Professor de Geografia da Universidade de Montreal

Norma LACERDA GONÇALVES

Professora de Urbanismo da Universidade Federal do Pernambuco

Caio Augusto AMORIM MACIEL

Professor de Geografia da Universidade Federal do Pernambuco

Resumo da tese : Mobilidades urbanas e desigualdades : o caso das pessoas idosas das áreas pobres de Recife

Pamela Quiroga

No centro das pesquisas sobre as desigualdades sócio-espaciais e a segregação residencial, a análise das práticas de mobilidade surge hoje como um dos fatores-chave da inclusão ou exclusão social dos habitantes nas metrópoles. As cidades latino-americanas, caracterizadas por uma forte expansão, por baixas densidades, por importantes desigualdades sociais e por uma segregação residencial significativa, apresentam um contexto desfavorável para as mobilidades residenciais e cotidianas (Dureau, 2006c). No entanto, a expansão urbana e as dinâmicas reticulares das cidades continuam se desenvolvendo num contexto onde o aumento da velocidade é procurado e onde a mobilidade é agora entendida como um recurso. Nesse sentido, as políticas públicas implementadas pelos governos latino-americanos e autoridades metropolitanas estão envolvidas no desenvolvimento de importantes reformas de transporte na cidade. Projetos urbanos como o Transmilenio criado em 2001 em Bogotá, ou, mais recentemente, o Transantiago no Chile (2007), marcaram o desejo de melhorar a mobilidade cotidiana das pessoas, oferecendo sistemas de transporte mais eficientes que possam interligar diferentes partes da cidade. Contudo, os resultados destas iniciativas têm sido mistos: embora o serviço de transporte público tenha melhorado, algumas deficiências apareceram ou persistiram, como o aumento das tarifas, a saturação do sistema nos horários de maior frequência ou a falta de um serviço de transporte de qualidade nos bairros periféricos, principalmente nos bairros mais pobres (Gouëset, 2014). Estas restrições, combinadas à expansão urbana, às desigualdades sócio-espaciais, e à especialização importante dos espaços, afetam o acesso à mobilidade para a população. No entanto, a capacidade de se tornar "móvel" está sendo cada vez mais exigida, especialmente para o trabalho, forçando assim os mais pobres ou as pessoas que vivem longe dos centros de emprego, a fazer longos e cansativos percursos cotidianos para ir até o trabalho (Fol, 2009).

Os resultados de estudos recentes atribuem assim um valor positivo à mobilidade quando se afirma que esta deve ser entendida como uma norma social (Le Breton, 2005), ou um quase direito social (Amar, 2010) e que dela dependeria a inclusão social dos indivíduos. O acesso à mobilidade seria uma forma de superar as formas de exclusões criadas pela segregação sócio-residencial (Bacque, Fol, 2007) e por contraste, a "imobilidade" relativa das pessoas, em especial das mais pobres, poderia privá-las de mobilidade social e expô-las ao risco de isolamento (Le Breton, 2005). Alguns autores enfatizam o fato que a mobilidade constitui parte da identidade dos indivíduos; através da observação das suas práticas cotidianas no território, é possível identificar a classe social e os diferentes estilos de vida dos habitantes (Amar, 2010; Ramadier, 2006).

Nas ciências sociais, a mobilidade pode ser abordada de quatro formas: migração, mobilidade residencial, cotidiana e turismo (Kaufmann, 2004). Nesta pesquisa, são principalmente analisadas as mobilidades cotidianas que envolvem as actividades ligadas ao trabalho, à escola, ao lazer, às compras, às visitas aos membros da família ou amigos, à realização das

diligências administrativas, consultas médicas, entre outras. Estas mobilidades fazem parte da mobilidade que Kaufmann (2010) chama de "reversíveis", como viajar por exemplo, quando o ponto de partida e de chegada do deslocamento corresponde ao domicílio.

Numa perspectiva de análise que procura entender as desigualdades através das mobilidades, a observação da mobilidade cotidiana nos permite identificar os estilos de vida atuais, bem como as restrições e oportunidades que surgem no dia à dia dos habitantes. Contudo, seria difícil captar todas as desigualdades entre os indivíduos por mera observação da mobilidade cotidiana, quando sabemos que as situações residenciais das pessoas desempenham um papel importante: quando uma pessoa realiza uma mudança em outro bairro, as condições de mobilidade cotidiana também mudam, nas práticas (atendimento de novos lugares e novas rotas), mas também nas condições de viagem (meios de transporte, tempo de viagem, etc). Por isso, para entender a mobilidade das pessoas, é necessário se concentrar não apenas nos deslocamentos diários, mas também nas situações de vida e nas práticas residenciais. Por esta razão, este trabalho se interessa na mobilidade residencial, nas características do local de residência, na condição de ocupação da moradia, na composição das famílias que ali vivem, bem como na relação que as pessoas têm com o espaço imediato. Práticas e estratégias residenciais (condições de acesso à habitação, de ocupação dos mesmos, os arranjos familiares relacionados com a habitação, etc) refletem a vida das pessoas e o estudo capturou o impacto que estas condições de vida podem ter nas práticas de mobilidade cotidiana.

Se o acesso a diferentes meios de transporte e a localização residencial podem determinar, em parte, as desigualdades de mobilidade cotidiana entre os indivíduos ou entre grupos sociais, outros fatores como o perfil sócio-demográfico dos indivíduos, as características do espaço urbano ou a composição das famílias, podem ter um efeito importante nas práticas de mobilidade.

Definição do objeto de pesquisa

A temática desse estudo de tese foi construída com base no projeto científico do laboratório ESO-Rennes, mais exatamente da área temática "Percurso de vida e experiências dos espaços" que orienta suas pesquisas ao redor da compreensão das transformações espaciais e sociais por meio da observação de práticas e das representações sociais. Assim, este trabalho faz parte de um contexto epistemológico em que a dimensão social é colocada no centro da pesquisa: são os indivíduos, as suas interações e a suas práticas que criam, fortalecem e transformam os espaços. A vantagem dessa abordagem é poder responder às questões atuais relativas à desigualdade, aos riscos e vulnerabilidades através da análise das práticas sociais num determinado território. A partir deste foco, foram identificadas as formas de mobilidades presentes em cidades latino-americanas em um contexto em crescimento perpétuo e onde as desigualdades sócio-espaciais estão fortemente presentes.

A Região Metropolitana do Recife, que possui hoje 4 milhões de habitantes, é um bom perfil para nossa pesquisa. Em primeiro lugar, a cidade está localizada no Nordeste do Brasil, uma região que durante muito tempo permaneceu afastada do desenvolvimento econômico da região sul e sudeste do país e continua hoje a apresentar altos índices de pobreza e fortes desigualdades socioespaciais. Na região Nordeste tem também havido poucas pesquisas a se

dedicarem à mobilidade urbana. Todavia, os problemas de tráfego, as desigualdades sócio-espaciais, as formas de segregação residencial e a falta de sistemas de transporte de qualidade são até hoje as principais preocupações das autoridades locais.

As primeiras observações de campo foram, em seguida, determinantes para dar ênfase às pessoas que estavam em risco de maior vulnerabilidade. Por um lado, tanto no Brasil quanto no restante da América Latina, o processo de envelhecimento é um fenômeno recente, mas acelerado. No entanto, há poucos estudos que abordam as práticas residenciais e cotidianas das pessoas idosas na América Latina, especialmente em termos de mobilidade. Porém, os idosos enfrentam uma deterioração gradual do estado de saúde e uma perda de autonomia progressiva que poderia comprometer a suas práticas cotidianas. É neste contexto que é interessante olhar para a mobilidade das pessoas idosas que residem em cidades ainda mal preparadas para o envelhecimento da população.

Por outro lado, a nossa pesquisa também examinou os habitantes das áreas pobres da cidade, devido as fortes desigualdades presentes em Recife, que representam um dos principais problemas da cidade. A segregação sócio-espacial apresenta assim uma paisagem urbana com importantes contrastes: por um lado, a população rica reside em áreas centrais ou em condomínios fechados na periferia, onde permanecem em residências com importantes sistemas de segurança; Por outro lado, as áreas pobres estão espalhadas por todo o espaço urbano e são caracterizadas por uma urbanização espontânea, informal e desorganizada, onde os serviços básicos (água, saneamento, coleta de lixo, etc) faltam ou são inadequados. Esse contexto socialmente desfavorecido nos levou a pensar sobre os efeitos de uma dupla restrição – uma ligada à deterioração experimentada na terceira idade e outra inerente às condições de moradia nas áreas marginalizadas – sobre as desigualdades nas práticas de mobilidade e nas condições de vida dos habitantes.

A pesquisa de campo

Optamos por concentrar a nossa análise em três áreas pobres (Brasilit, Cordeiro, Vila Arraes) para estudar em profundidade as desigualdades nas condições de vida, nas práticas residenciais e na mobilidade cotidiana dos indivíduos. Estas áreas foram selecionadas para permitir uma análise comparativa dos fatores de desigualdade e para entender o efeito da localização residencial nas práticas de mobilidade cotidiana. Brasilit e Vila Arraes situam-se no oeste da cidade, são áreas informais auto-construídas, tendo o perfil característico dos bairros pobres de Recife. A área de estudo de Cordeiro, por sua vez, é um conjunto habitacional localizado no centro-oeste da cidade, construído em 2003 pelo programa de reinserção social liderado pelo Município de Recife, permitindo que os residentes de várias áreas pobres se beneficiem de uma moradia salubre. Foram realizadas 51 entrevistas com residentes das três áreas, uma amostra que tem sido objeto de nossa análise.

Questões e hipóteses de investigação

Enquanto muitas pesquisas atribuem tradicionalmente um valor positivo à mobilidade, outras pesquisas, mais raras e mais recentes, examinaram as formas de "imobilidade", apontando que estas poderiam desempenhar um papel importante na "circulação" e que seriam reveladoras de

desigualdades (Bergeon *et al.*, 2013). Problemas de tráfego observados em cidades latino-americanas, as dificuldades de deslocamento das populações mais pobres ou a instabilidade residencial de alguns habitantes, ainda refletem muitos obstáculos e limitações no cotidiano das populações de baixa renda. A tese procura entender, assim, a importância da mobilidade dos idosos que vivem em áreas pobres. Podemos, portanto, confirmar que se deslocar seria a condição *sine qua non* da inclusão social e espacial dos indivíduos? Dada a população e o contexto estudados, em que medida as práticas de mobilidade desta população, em sua maioria aposentados e inativos, pode afetar as suas condições de vida? Além disso, como podemos identificar as desigualdades de mobilidade entre as pessoas que pertencem à mesma classe social e têm um perfil sócio-demográfico semelhante? E, finalmente, podemos identificar as desigualdades que são baseadas na relação entre mobilidade residencial e práticas cotidianas das pessoas?

Através da literatura tratada, emitimos uma primeira hipótese baseada na suposição de que as pessoas idosas que vivem em áreas pobres da cidade estariam confrontadas com uma dupla dificuldade, por causa da sua idade e da sua condição social, e estariam expostas a importantes formas de exclusão. O estado de deterioração da saúde e a perda progressiva da autonomia experimentados pelas pessoas idosas, juntamente com um ambiente hostil (moradia precária, acesso limitado ao transporte, afastamento dos recursos da cidade) salientam fortes restrições na mobilidade das pessoas e, assim, induzem uma limitação significativa de deslocamentos cotidianos.

Uma segunda hipótese sustenta que as desigualdades de mobilidade dos idosos das áreas pobres têm a sua origem não apenas na posição social, mas também nos perfis sócio-demográficos da população (sexo, idade, percurso de vida, o estado civil, etc.), bem como as condições de habitação e as características do lugar de residência (localização na cidade, recursos locais, etc). Este último fator seria crucial para compreender as dificuldades enfrentadas diariamente pelos moradores e identificar as desigualdades entre os indivíduos vulneráveis aos a riscos de exclusão sócio-espacial.

Estrutura da tese

Para responder à pergunta de pesquisa e hipóteses gerais, dividimos a tese em três partes.

A primeira parte irá delinear o referencial teórico e metodológico em que se insere o nosso estudo. O capítulo 1 aborda os desafios sócio-espaciais das práticas de mobilidade urbana, tanto nos países desenvolvidos como nos países em desenvolvimento, principalmente na cidades latino-americanas e brasileiras. Expõe a questão das desigualdades de mobilidade, sejam residenciais ou cotidianas, já observadas em outros contextos urbanos, também marcados pela segregação e a pobreza. Se articulam, nesse capítulo, a problemática das mobilidades e do envelhecimento, suscitando as principais desigualdades entre os indivíduos que se percebem na terceira idade. O capítulo 2, em seguida, examina o caso específico da cidade de Recife, apresentando sua configuração sócio-espacial, a sua oferta de transportes e as dinâmicas globais das mobilidades observadas na cidade. A questão do envelhecimento da população local também é aqui destacada a fim de compreender as condições de vida das pessoas idosas.

Finalmente, apresentamos a metodologia aplicada no nosso trabalho, expondo as áreas de estudo e os habitantes seleccionados para a pesquisa (Capítulo 3).

A segunda parte do trabalho apresenta os principais resultados da pesquisa em termos de desigualdade na mobilidade. Constatamos que essas desigualdades estão presentes durante todo o percurso de vida das pessoas, tanto na mobilidade residencial como nas condições da vida cotidiana, e têm um impacto nas práticas actuais de mobilidade (Capítulo 4). Assim, notamos que o acesso à propriedade por exemplo, constitui um dos principais fatores herdados da história de vida que explicam algumas desigualdades nas práticas cotidianas e residenciais de hoje. Para um melhor entendimento das práticas de mobilidade cotidiana na terceira idade, o capítulo 5, apresenta as práticas residenciais e estilos de vida dos idosos pesquisados. Essa primeira abordagem permite, em seguida, identificar as principais variáveis que determinam as desigualdades na mobilidade cotidiana dos idosos, tais como o estado de saúde, as características da moradia ou a composição das unidades domésticas.

A terceira parte da tese expõe as reduções de mobilidade e as formas de relativa « imobilidade » observada nas práticas dos idosos. O capítulo 6 apresenta as várias formas de "imobilidade" ou mobilidade reduzida, e as estratégias ou táticas implementadas pelos idosos para limitar os deslocamentos vinculativos. A tendência à imobilidade na terceira idade exige uma reflexão quanto à importância dos espaços situados a proximidade da moradia das pessoas idosas. Embora as formas de ancoragem territorial variem de um indivíduo para outro, o apego - ou ao contrario, a rejeição - à moradia e ao bairro induz paradoxalmente a mesma tendência à imobilidade, com um isolamento no domicílio e no ambiente imediato. O capítulo 7 da tese descreve os fatores de desigualdade que têm sido observados nas formas de "imobilidade" e os efeitos que têm na vida dos moradores. Finalmente, a abordagem das desigualdades na imobilidade convida a refletir na influência das "capacidades" na construção das desigualdades entre os indivíduos, tanto na mobilidade como na imobilidade.

Capítulo 1

Os mecanismos da segregação espacial que forçam as populações mais pobres a encontrar residência em áreas afastadas das centralidades urbanas contribuem para o aumento das desigualdades na mobilidade, pois são essas populações que apresentam maiores dificuldades no acesso aos diferentes meios de transportes. Assim, o planejamento do território e as características dos indivíduos têm uma influência na propensão desses últimos a realizarem deslocamentos mais ou menos frequentes e longos dentro da cidade. A classe social, a idade, o sexo, a categoria sócio-profissional, a condição de ocupação da moradia, as redes sociais, os recursos físicos e cognitivos dos indivíduos também são fatores determinantes na análise da mobilidade urbana.

No contexto latino-americano é observado a partir dos anos 1980, a formação de uma "polarização social" (Janoschka, 2002) numa escala reduzida, o que ocorre na periferia e também nas áreas mais centrais (Dureau, 2006c), onde coexistem ricos e pobres no mesmo espaço. Esta nova proximidade geográfica ainda não é sinônimo de diversidade social, mas sim, é uma nova forma de segregação, observável numa escala micro (Dureau, 2000b, 2006c; Dureau; Janoschka, 2002). As desigualdades socio-espaciais nas cidades latino-americanas e

as características das suas populações tendem a modelar as práticas residenciais dos habitantes. Tradicionalmente, as preferências de localização residencial das camadas mais pobres se centram no agrupamento por afinidades sociais, em vez da valorização de um bairro específico (Delaunay, Dureau, 2003). Entre a rede social dos indivíduos (que inclui a família, amigos, vizinhos ou colegas de trabalho), a família desempenha um papel fundamental no padrão de ocupação urbana e nas práticas residenciais dos habitantes (Vervaeke, 2002). Um estudo realizado em Bogotá (Dureau, 2002) observa uma alta concentração dos membros de uma família no espaço, onde cerca de 80% do parentesco da amostra residia na mesma localidade. Sunkel (2007: 3) refere-se ao "familismo" da América Latina, postulando que *"a família se destaca como um dos principais pilares do bem-estar latino-americano"*. Esta coesão familiar seria uma "estratégia de auto-ajuda" das famílias num contexto de pobreza, onde as políticas sociais não respondem às necessidades dos indivíduos. Aplicado à população em geral, esta tendência poderia, então, contribuir à permanência das formas de segregação urbana, mantendo assim fragmentos de território socialmente homogêneos.

Além disso, a dificuldade de acesso à moradia para as populações latino-americanas mais pobres levou ao desenvolvimento de estratégias residenciais, tais como invasão, a auto-construção ou formas de coabitações familiares, para poder permanecer nas cidades, a proximidade dos seus recursos.

Dada a fragmentação social e espacial das cidades latino-americanas, as desigualdades na mobilidade cotidiana se acentuam quando a distância entre o lugar de residência e as zonas de emprego tende a aumentar para as classes de média e baixa renda (Dureau, Gouëset Le Roux, Lulle, 2012). Os longos deslocamentos dos pobres muitas vezes não são o resultado de escolhas deliberadas, mas refletem as dificuldades de acesso à mobilidade, uma vez que dependem principalmente do transporte público, enquanto residem em maior parte afastados do centro. Neste sentido, os deslocamentos para o trabalho realizados além do município de residência constituem geralmente mobilidades constrangedoras quando a oferta de transportes é insuficiente e de má qualidade. Alguns autores apontam que as condições de mobilidade oferecidas pelo transporte público da cidade se deterioram progressivamente e prejudicam cada vez mais a qualidade de vida dos habitantes (Leite, 2008 ; Figueroa 2005). O crescimento da frota de carros particulares, a má gestão do transporte público ou a degradação das infra-estruturas são fatores que impedem a fluidez do tráfego e questionam o valor positivo atribuído à mobilidade.

Assim, o aumento da distância entre os centros e as periferias é tanto mais notório quanto a distância espacial das diferentes classes da hierarquia social é importante (Thisse, 2003). Quanto maiores as distâncias sócio-espaciais, mais os efeitos da segregação urbana são prejudiciais para os mais desfavorecidos. Além disso, em bairros de grande tamanho, onde há falta de heterogeneidade social, tendem a se agravar o isolamento sócio-espacial dos habitantes (Duhau 2003; Bacque, Fol, 2007).

As características do território, mas também aquelas dos próprios indivíduos explicam em grande parte as desigualdades na mobilidade. A classe social, a idade e o gênero são fatores importantes na identificação das desigualdades.

Assim, a fraqueza ou a instabilidade da renda recebida pelos pobres, muitas vezes, impede o acesso à casa própria na cidade "formal" e o estatuto de inquilino submete essa população a situações de vulnerabilidade frente ao aumento dos aluguéis e às expulsões, o que a leva a fazer restrições à mobilidade residencial (Dureau, 2006a). Enquanto isso, pode-se também observar uma forte mobilidade residencial entre os grupos de alta renda, mas ao contrário dos pobres, estas mudanças são desejadas e marcam claramente a capacidade dessa população de mudar de bairro ou de município a qualquer momento. Várias nuances podem ser levantadas entre famílias de diferentes classes sociais: a mobilidade residencial entre os inquilinos pobres é muitas vezes mais importante do que se observa para os inquilinos ricos. Por outro lado, os proprietários mais pobres raramente mudam depois de ter acedido à propriedade enquanto as famílias das classes média e alta continuam de se mudar mesmo sendo proprietários (Herrera, 2006; Suárez-Lastra, 2010, Delaunay, Dureau, 2003). O estatuto do inquilino confere aos mais pobres uma situação de vulnerabilidade que se agrava quando há instabilidade e muitos conflitos familiares em torno deles (Delaunay, Dureau, 2003).

No caso das mobilidades cotidianas, Vasconcellos (2001) verifica que o tempo de deslocamento é maior entre as populações mais ricas do que entre os pobres: em São Paulo, indivíduos de baixa renda gastam uma média de 107 minutos no transporte por dia contra 289 minutos para os moradores mais ricos. Outros estudos também têm mostrado que as distâncias realizadas nas viagens cotidianas dos habitantes aumentam com a renda. Os mais ricos parecem viajar mais longe do seu lugar de residência do que os pobres. Por exemplo, verifica-se que em Montevidéu, 60% dos mais ricos realizavam mais de duas viagens por dia em 2007, enquanto 60% das pessoas de baixa renda realizavam menos de dois deslocamentos por dia (Aguar, 2011). Assim, quanto mais altos os rendimentos, mais os deslocamentos se multiplicam e se distanciam do lugar de residência.

A "imobilidade" para algumas pessoas ou a "hipermobilidade" para outros podem ser o resultado de escolhas deliberadas ou ao revés, consequências de situações sofridas. Assim, o acesso à propriedade é muitas vezes a solução para acabar com a itinerância residencial, mas pode induzir uma mobilidade cotidiana constrangedora quando observamos que o acesso à propriedade das populações pobres só poder ser efetiva, na maioria dos casos, nas margens da cidade. A observação das mobilidades não pode se dissociar da análise das condições de acesso a esta ; a hipermobilidade de alguns indivíduos não implica sempre condições de mobilidade facilitadas, mas em vez disso pode ser um marcador de vulnerabilidade e precariedade entre as pessoas que realizam deslocamentos constrangedores.

Assim, as disparidades entre ricos e pobres são determinadas através das escolhas ou do potencial de mobilidade que dispõe cada um, isto se refere ao conceito de "motilidade" introduzida por Kaufmann (2004). Especificamente, os indivíduos mais ricos conseguem controlar a sua mobilidade, seja cotidiana ou residencial, e podem lidar melhor com as restrições que lhes são impostas. No caso das pessoas idosas pobres, alguns estudos apontaram uma melhoria nas condições de vida desse grupo, principalmente a través das políticas de aposentadorias, benefícios e pensões que atribuem uma renda mínima e fixa para essa população, as mobilidades desta diminuem progressivamente (Camarano, Kanso e Mello, 2004).

A idade é assim também uma entrada através da qual as desigualdades na mobilidade podem ser abordadas. A mobilidade das pessoas evolui segundo as diferentes etapas da vida. Delaunay (2010), verifica um sistema residencial no Chile onde as taxas máximas de mobilidade acontecem ao redor de 25 anos. No final do ciclo de vida o autor observa também um ligeiro aumento na mobilidade, quando os idosos se mudam em casa de um parente por causa de uma perda de autonomia. Porém, uma grande estabilidade residencial é observada para as pessoas com 60 anos ou mais de idade, principalmente por causa de uma taxa alta de proprietários nessa faixa etária.

O fator idade também é importante na análise das mobilidades cotidianas. Assim, observamos um declínio das mobilidades cotidianas com as pessoas com mais de 60 anos de idade e com as crianças (Dureau, Gouëset, Le Roux, Lulle, 2012). Um estudo realizado no Uruguai (Aguiar, 2011) constatou que 35% das pessoas acima de 60 anos não saiam mais de meia hora por dia fora da sua residência. O número médio de saídas cotidianas dos idosos seria duas vezes menor do que para as pessoas com menos de 30 anos.

Os autores registram também desigualdades na mobilidade através do gênero ; os homens se deslocam mais e têm um acesso mais amplo aos diferentes meios de transporte do que as mulheres (Dureau, Gouëset 2010). As desigualdades no acesso aos meios de transporte se reforçam no seio dos casais ; verifica-se que as despesas ligadas aos deslocamentos cotidianos são superiores para o homem do que para as mulheres, embora ambos trabalhem longe do lugar de residência (Vasconcellos, 2001). As pesquisas METAL (Gouëset e *al*, 2014) identificam também que o uso de meios de transporte é mais diversificado para os homens do que para as mulheres e que estas últimas tendem a se deslocar a pé ou com os transportes coletivos para as mobilidades relativas ao trabalho. As desigualdades de gênero se perpetuam na velhice, no período da vida no qual as doenças crônicas e as dificuldades económicas são maiores para as mulheres e acrescentam os obstáculos nas suas mobilidades cotidianas.

A análise dos estudos ligados às mobilidades urbanas nas cidades latino-americanas expõem assim desigualdades entre os indivíduos causadas em parte por um contexto particular, marcado pela segregação e as desigualdades sociais, e pelas características dos habitantes que acentuam ou reduzem essas desigualdades. A apresentação das dinâmicas urbanas no Recife e das práticas de mobilidade dos habitantes é então indispensável para apreender as desigualdades no contexto estudado.

Capítulo 2

O rápido processo de urbanização tem reforçado as desigualdades e as formas de segregação em Recife. A importante migração do campo para a cidade na segunda metade do século XX veio acelerar esse processo. Esta migração foi principalmente caracterizada por um fluxo de pessoas de baixa renda que veio para a cidade por causa das severas secas e as más condições de trabalho no campo (Andrade, 1979).

A importante chegada de migrantes agravou a precariedade do trabalho, as condições de acesso à habitação, aos serviços e à infra-estrutura básicos numa cidade que não estava preparada para acomodar este afluxo de população (Siqueira, 2008). A maioria dos mais

pobres não teve outra escolha que a de permanecer nas áreas mais hostis da cidade, muitas vezes afastadas dos bairros mais dinâmicos ou então localizadas nos espaços em situação de risco e dificilmente acessíveis, como nos morros, na periferia, em zonas alagáveis, etc. (Melo, 2011). Foram nessas áreas que a maioria dos migrantes vieram morar (Cavalcanti, 2009). Outra parte dos desfavorecidos conseguiram se estabelecer nos bairros mais centrais da cidade e em proximidade das residências das populações de classes média e alta, porém, geralmente, em áreas degradadas.

De acordo com Miranda (2005), 44% dos domicílios do município de Recife tem uma infraestrutura precária, enquanto esse percentual é inferior a 25% para a média do país. Essas taxas refletem a forte presença de áreas auto-construídas por toda a cidade, onde residem mais de 40% da população recifense.

Em paralelo, a evolução da configuração urbana criou progressivamente novos centros na cidade de Recife. A transição de uma economia baseada na indústria para um dinamismo hoje marcado pela diversidade de comércios e serviços, tem profundamente alterado as lógicas espaciais anteriormente observadas no Recife. Assim, o desenvolvimento de atividades terciárias nas áreas mais ricas da cidade (ao redor dos bairros Boa Viagem e Jaqueira) atraem famílias com rendimentos mais elevados para estes novos centros em detrimento do centro "tradicional" da cidade (Dantas, 2003). A partir dos anos 1970, houve uma deterioração gradual do centro "tradicional" - um fenômeno que tem caracterizado a maioria das principais cidades do país - por causa da vetustez das habitações, dos problemas de trânsito e poluição e a falta de serviços e lojas de qualidade (ibidem).

O desenvolvimento econômico em algumas áreas em detrimento de outras áreas da cidade, combinado com a rápida expansão da cidade, devido à chegada massiva de uma população na sua maioria pobre, são as dinâmicas que moldaram fortemente a paisagem urbana de Recife : os espaços mais centrais concentram densidades muito fortes, caracterizadas pela onipresença de arranha-céus, enquanto a maior parte do território urbano foi modelada a partir de uma urbanização horizontal. A composição urbana deixa assim antever fortes desigualdades em todo o território e a heterogeneidade sócio-espacial que caracteriza a cidade de Recife levanta uma série de problemas na gestão urbana e na elaboração de políticas adequadas para o conjunto da cidade. Na perspectiva de atender da melhor forma possível às necessidades das diferentes populações, uma série de recortes e definições foram adotadas com base nas características dos territórios. Seja oriundos de uma iniciativa nacional ou local, os "aglomerados subnormais", as ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social), a divisão em "aneis" da cidade segundo os índices de desenvolvimento humano, ou também as "áreas pobres", entre outras noções, foram definidos no território recifense. A partir da identificação dos diferentes espaços presente na cidade, torna se mais fácil apreender a dinâmica residencial e as mobilidades cotidianas observadas no território.

Na escala da Região Metropolitana de Recife (RMR), as mobilidades residenciais evoluíram gradualmente a partir da cidade do Recife para os municípios vizinhos. Os municípios de Olinda, Jaboatão dos Guararapes e Paulista tiveram um aumento substancial da sua população entre 1970 e 2000 (+ 46,6%, + 65,4% e + 83,2%, respectivamente), superando as taxas de

crescimento no Recife para o mesmo período (25,5%). Esse fenômeno é resultado da expansão da cidade de Recife para além de suas fronteiras administrativas (Souza *et al.*, 2006). São, por sua vez, o fluxo contínuo de migrantes provenientes do interior de Pernambuco e de outros estados, a tendência ao declínio do crescimento natural da cidade e as mobilidades residenciais do centro para a periferia que favoreceram o povoamento dos municípios vizinhos de Recife. Esta última tendência foi particularmente acentuada pelas políticas de habitação social, que na década de 1980 construíram grandes conjuntos habitacionais nos municípios de Paulista, Olinda, Jaboatão dos Guararapes e Abreu e Lima, recebendo os habitantes das áreas pobres do Recife (Souza *et al.*, 2006). No entanto, apesar das mobilidades residenciais realizadas nos municípios periféricos, a cidade do Recife continua a ser um espaço cobiçado por grande parte da população.

Outro elemento importante que caracteriza as práticas residenciais dos habitantes do Recife é a condição de ocupação das moradias. Vemos as mesmas tendências observadas no nível latino-americano: o acesso à propriedade é um objetivo generalizado nas trajetórias residenciais das famílias. De acordo com o último censo (IBGE, 2010), os proprietários correspondem a 70% de todos os residentes, enquanto os inquilinos representam 22% e a proporção de pessoas hospedadas corresponde a 8%.

No caso das mobilidades cotidianas observadas no território recifense, a última pesquisa de Origem-Destino realizada pela empresa de transporte (EMTU) da época revela que a frequência dos deslocamentos estavam ligados à renda dos habitantes: as classes sociais mais abastadas se deslocavam com mais frequência do que a população de baixa renda, totalizando 3,54 viagens por dia por pessoa, enquanto as pessoas mais pobres realizavam em média 0,97 deslocamentos por dia. Quanto ao tempo médio de deslocamento, ele permanecia entre 30 e 36 minutos para todas as classes sociais. A grande maioria das viagens eram realizadas com o ônibus, o que corresponde a 39,4% de todas as viagens, seguido do automóvel (25,9%) e caminhada (22,9%). Este último modo de deslocamento era amplamente praticado pelas populações mais pobres (com menos de quatro salários mínimos de renda): 43,6% das viagens feitas a pé são atribuídos a esse segmento da população.

A forte utilização do ônibus dos habitantes de baixa renda nos levou a analisar o sistema de transporte da cidade. O resultados sugerem que o sistema de transporte na RMR contribui às desigualdades nas mobilidades cotidianas observadas. Assim, por exemplo, o modelo radial induz uma conectividade baixa entre os municípios periféricos de Recife e causa engarrafamentos na hora de pico nas estradas principais. Na verdade, este sistema, com sua lógica convergente no centro, faz que haja uma alta concentração de fluxos no espaço central e ao contrário, os espaços periféricos afastados das principais estradas são mal servidos pelos transportes coletivos. Além disso, é nesses espaços que encontramos os valores mais baixos do IDH da cidade (Bitoun, 2005). A observação feita pelo estudo "Metrópole Estratégica" (CONDEPE / FIDEM, 2005) destaca os congestionamentos das estradas principais, que seriam a consequência de uma demanda superior à capacidade das redes de comunicação. O fenômeno do congestionamento nas entradas e saídas das grandes cidades, alimentado por veículos de transporte público e privado que aumentaram acentuadamente, não é novo e é um verdadeiro problema de acessibilidade e enclave funcional (Steck, Varlet, 2006). Essa

sobrecarga das vias de circulação é principalmente causada pelo uso extensivo do carro, que agora representam 65% da frota total de veículos. Localmente se observam outros problemas relacionados à infra-estrutura e topografia que afetam o fluxo de tráfego: estradas não pavimentadas, ruas estreitas, espaços de difícil acesso, etc. Quanto mais longe do centro mais vemos uma fractura das redes de comunicação e, portanto, a falta de acessibilidade para os moradores dos espaços marginalizados.

A primeira parte deste capítulo nos permite identificar os eventuais obstáculos à mobilidade vivenciados pelos habitantes de Recife. Tendo em conta a população estudada, apesar que uma parte significativa das pessoas idosas residem nas áreas pobres da cidade, parece que o sistema social brasileiro iria proteger essa população de uma situação de extrema pobreza. Quais as consequências da melhoria das condições de vida dos idosos nas suas práticas de mobilidade? Como, na terceira idade, os habitantes se confrontam aos obstáculos da cidade expostos acima? Quais as características das suas mobilidades? O terceiro capítulo da tese expõe as condições metodológicas nas quais se desenvolveu o trabalho para poder dar uma respostas a essas questões centrais.

Capítulo 3

A observação das mobilidades urbanas revela uma grande diversidade de práticas coletivas e individuais, de acordo com o contexto específico estudado, dependendo do perfil sócio-demográfico dos indivíduos, de acordo com as restrições que lhes são impostas, de acordo com as escolhas de estilo de vida ou com as estratégias residenciais e cotidianas desenvolvidas. Diante dessa complexidade, é fundamental privilegiar uma análise na escala micro, examinar de perto o indivíduo para poder apreender a sua história de vida, as suas condições de vida diárias e a suas práticas espaciais. Considerando este ponto de vista, realizamos uma pesquisa de campo em Recife, por meio de entrevistas semi-estruturadas aplicadas aos moradores.

Foram selecionadas áreas pobres em diferentes partes da cidade, a fim de elaborar um diagrama comparativo e identificar possíveis discrepâncias entre os bairros tendo um perfil a priori relativamente semelhante. A localização geográfica das áreas pobres foi, em primeiro lugar, um dos critérios básicos considerados na seleção dos terrenos da pesquisa exploratória. No centro ou perto da periferia, em territórios estratégicos ou não, as diferentes áreas pobres foram analisadas dentro do município de Recife. Cinco áreas pobres constituíram nossa primeira abordagem: Entra Apulso e Rosa Selvagem onde foram feitas visitas de observação, e Mustardinha, Chão de Estrelas e Sítio do Cardoso onde foram feitas uma primeira série de observações e entrevistas exploratórias. O trabalho de observação e as entrevistas exploratórias realizadas em áreas pobres da cidade permitiu emitir a primeira hipótese, que postula que quanto o lugar de residência permanece mais afastado dos centros dinâmicos, maiores são as dificuldades vivenciadas pelos moradores no acesso aos recursos da cidade.

Esta primeira imersão no contexto estudado confirmou e também questionou alguns critérios de seleção das áreas previamente determinadas. Dada a análise da literatura científica, foi inicialmente sugerido selecionar áreas pobres tanto no centro, no peri-centro como na periferia de Recife. O objetivo foi identificar as práticas de pessoas em uma perspectiva

comparativa, a fim de apontar as desigualdades entre os indivíduos de acordo com sua localização residencial na cidade. Mas, dado o interesse pelas mobilidades não ligadas ao trabalho, que caracterizam as práticas dos idosos (a maioria deles não trabalha), e considerando o acúmulo de dificuldades encontradas por esses indivíduos para se deslocar (deterioração da saúde, pobreza, acesso limitado ao automóvel, etc), o efeito da localização do lugar de residência na cidade foi perdendo a sua importância. De fato, através das entrevistas exploratórias verificou-se que a maioria dos deslocamentos dos idosos se realizam perto do domicílio, mesmo quando eles continuam tendo uma atividade profissional. Além disso, a atratividade do centro diminui nas mobilidades da terceira idade ; os lugares frequentados não coincidem necessariamente com os bairros onde a oferta de comércios e serviços é abundante. Por conseguinte, a clivagem centro-periferia se revelou menos significativa para os idosos, especialmente para os pobres. Selecionar áreas de estudo mais ou menos afastados do centro parecia interessante para poder conhecer as práticas de mobilidade da população que reside nas margens dos serviços mais raros, incluindo o acesso aos serviços de saúde específicos.

Três áreas foram selecionadas para o trabalho de tese : Brasilit, Vila Arraes e o Conjunto Habitacional Cordeiro. As duas primeiras áreas, Brasilit e Vila Arraes, fazem parte das áreas pobres da cidade construídas de forma informal e irregular no espaço enquanto o Conjunto Habitacional Cordeiro (CHC) nasceu de uma iniciativa pública, respeitando os padrões de construção e moradia.

A primeira área pobre, Brasilit, ladeia a Avenida Caxangá, um eixo viário que leva ao centro da cidade e dá acesso ao município fronteiriço: Camaragibe. Esta primeira área pobre está localizada no bairro Várzea, num espaço que tem experimentado uma valorização significativa do solo e estimula hoje o mercado imobiliário, devido à sua localização estratégica, mas também pela presença de muitos serviços, tais como uma estação de integração de ônibus e uma Unidade de Pronto Atendimento a proximidade da área.

Para Vila Arraes, a segunda área de estudo também situada no bairro Várzea, o contexto é diferente: foi formada ao longo do Rio Capibaribe numa zona alagável e, portanto, hostil à ocupação humana. Embora a área também esteja bem servida, as pessoas têm que andar mais de 200 metros para chegar à parada de ônibus mais perto e unicamente os carros de pequeno tamanho podem entrar na comunidade devido à estreiteza das ruas.

O terceiro terreno de estudo corresponde ao Conjunto Habitacional Cordeiro (CHC), situado no bairro do mesmo nome. A área, apresenta um perfil demográfico semelhante ao bairro Várzea. De fato, a renda média por unidade doméstica é comparável entre as áreas selecionadas (2.050 e 2.800 reais Várzea real Cordeiro). Da mesma forma, a densidade é idêntica (3,2 pessoas por domicílio) e as características urbanas são semelhantes, embora as características das habitações sejam muito diferentes. Na verdade, o CHC recebe uma população que residia nas áreas pobres do centro da cidade que beneficiaram de uma moradia social, através o programa "Recife sem palafitas", para as famílias cujos rendimentos eram inferiores a 3 SM. A população dentro do CHC é assim mais pobre do que a maioria dos moradores que tiveram acesso a uma habitação social. O perfil sócio-econômico dos

moradores do Cordeiro, semelhante ao dos habitantes da Vila Arraes Brasilit permite assim manter o estudo comparativo das três áreas.

A observação do CHC permite integrar uma análise das mudanças nas mobilidades cotidianas das pessoas ligadas à troca de moradia, identificando as (novas) dificuldades que enfrentam as pessoas que tiveram que se afastar do centro da cidade e dos seus recursos.

Por outro lado, a escolha desta área junto com duas áreas pobres, Brasilit et Vila Arraes, foi definida para poder comparar dois tipos de habitações populares: um é oriundo da auto-construção informal e o outro nascido de uma iniciativa pública e que faz parte da cidade "formal".

Com o objetivo de caracterizar o perfil e as mobilidades da população estudada, várias fontes têm sido utilizadas ao longo da nossa análise. Estas cobrem dois temas principais: a caracterização sócio-demográfica da população através do censo nacional e das pesquisas demográficas locais; e a análise da mobilidade cotidiana através da pesquisa Origem-Destino realizadas em 1997, cubrindo a RMR.

A adoção de uma pesquisa por meio de entrevistas semi-estruturadas se revelou essencial, dado o número limitado de indicadores nos censos e as fontes existentes, sobre as mobilidades residenciais e cotidianas, raramente detalhados numa escala fina (aquela dos indivíduos em particular).

Um total de 51 entrevistas semi-estruturadas foi realizado com moradores das três áreas de estudo. A amostra é composta por 32 mulheres e 19 homens, com idades entre 60 até 93 anos. Cada entrevista foi realizada na casa do entrevistado ou na área de residência durante aproximadamente uma hora.

As entrevistas semi-estruturadas, possibilitam uma análise longitudinal das histórias de vida coletivas e /ou individuais e ao mesmo tempo permitem reconstituir contextos a partir das experiências e dos discursos pessoais. Como parte da nossa pesquisa, as histórias de vida dos entrevistados aportam principalmente uma aclaração para entender as práticas e as desigualdades de mobilidade atuais. O passado dos entrevistados nos permite identificar os diferentes estilos e condições de vida dos habitantes que determinaram, em parte, as suas trajetórias de vida. A aplicação do método das entrevistas individuais serve também para identificar novas problemáticas antes ignoradas ou subestimadas pelo pesquisador. Da mesma forma, este tipo de diálogo facilita o intercâmbio pesquisador-pesquisado e permite se adaptar aos indivíduos e apreender com mais precisão as suas representações, os seus sentimentos e o grau de importância atribuído a cada tema abordado. É através dos dados da entrevista que o estudo pode ser estendido, modificado ou readaptado, de acordo com os objetivos previamente estabelecidos.

Foram também realizadas 11 "Entrevistas institucionais" com atores da saúde (dois agentes de saúde, uma enfermeira), do planejamento do território e dos transportes (especialista na política do solo, um especialista da habitação, um especialista da mobilidade urbana), da ação social (duas assistentes sociais, uma responsável de recursos humanos e uma especialista da

terceira idade) e da pesquisa (uma pesquisadora das ciências sociais). Estas entrevistas foram um elemento importante na elaboração do guia das entrevistas e no desenvolvimento global da pesquisa. Estas trazem informações diferentes e complementares aos dados das entrevistas exploratórias e às entrevistas com os idosos selecionados nas três áreas de estudo. Nesse sentido, o conhecimento dos entrevistados, adquiridos por sua atividade profissional, aporta um ponto de vista complementar para o objeto de estudo.

Para a exploração dos dados das 51 entrevistas, foram utilizados programas de SIG para representar as mobilidades das pessoas idosas. Foram identificadas as características dos deslocamentos realizados por cada entrevistado: o lugar de residência, os lugares frequentados, a quantidade de deslocamentos cotidianos e o meio de transporte utilizado. Para representar espacialmente essas mobilidades, temos explorado os dados da nossa pesquisa e os dados oriundos da pesquisa Origem-Destino de 1997 com três programas : GVisig, Arcgis e SAVgis. Os dados das entrevistas da pesquisa foram representados através de elipses de dispersão formadas pela localização da residência e dos lugares frequentados pelos indivíduos. Este método já foi utilizado para identificar o desigual acesso aos recursos na metrópole de São Paulo através as mobilidades cotidianas (Demoraes et *al.*, 2012).

O método de pesquisa escolhido em nosso trabalho tem uma série de limitações e riscos de viés na informação recolhida. De fato, o primeiro limite da pesquisa é baseado na natureza não-representativa da amostra: os resultados obtidos com as 51 entrevistas não são representativos do conjunto dos idosos que residem nas áreas pobres da cidade. No entanto, esse tipo de pesquisa permite fornecer informações não incluídas nos censos e nas fontes quantitativas disponíveis.

Capítulo 4

Este capítulo 4 centra-se na trajetória de vida dos entrevistados. Busca compreender as trajetórias e as estratégias residenciais dos mesmos para compreender diferenças de experiências decorrentes de desigualdades dentro deste grupo social. As dificuldades encontradas durante o percurso da vida têm impactos diferenciados nas mobilidades segundo as características sócio-demográficas dos indivíduos ou a depender da rede familiar que eles possuem.

A população estudada tem características em comum, especialmente aquelas ligadas à pobreza e à experiência migratória para a maioria das pessoas entrevistadas. Também observamos condições de vida diferentes no grupo que favoreceram ou prejudicaram as trajetórias residenciais dos habitantes.

Uma primeira constatação surgiu do nosso estudo : o acesso à moradia própria é a principal fase para o processo de estabilização residencial dos entrevistados e, portanto, é um fator de desigualdade importante. Os resultados da pesquisa convergem com observações realizadas no contexto latino-americano, onde, de acordo com Dureau (2006a), os pobres buscam se tornar proprietários para adquirir uma estabilidade tanto residencial como econômica, quando o acesso à propriedade é possível (por meio da compra de uma moradia ou um terreno a baixo custo, em áreas de invasões/loteamentos irregulares e auto-construção ou por meio dos

programas sociais) e quando, uma vez adquirido o bem, a moradia não é mais um custo mensal permanente para as famílias.

A casa própria foi obtida informalmente entre todos os entrevistados: alguns deles participaram dos movimentos de invasão, delimitando e apropriando-se de lotes irregulares para logo proceder à auto-construção da suas moradias. Para outros, houve acesso à casa própria com a compra de um lote ou de um assentamento precário, vendido pelos "grileiros" de forma irregular. Finalmente, para a maioria dos entrevistados, o acesso à casa própria foi obtido através da compra de uma moradia informal consolidada e vendida por antigos moradores.

Embora o acesso à propriedade tenha sido conquistado de forma precária e irregular entre os entrevistados, esses fatores não deixam de representar uma forma de suprimir desvantagens da moradia alugada e constrangimentos das mobilidades residenciais precárias. Verificou-se que quanto maior a idade dos habitantes na hora de se tornar proprietário, maior as chances de apresentar um número importante de mudanças residenciais no percurso de vida dos moradores.

De fato, os entrevistados oriundos de Recife têm adquirido uma estabilidade residencial mais cedo do que os migrantes de outros municípios. Os migrantes se tornaram proprietários com 42 anos, em média, enquanto recifenses têm adquirido moradia aos 29 anos. Os migrantes, 41 entrevistados no total, muitas vezes conheceram dificuldades para instalar-se definitivamente numa moradia quando chegaram na cidade. O perfil dos migrantes pesquisados é caracterizado principalmente por uma pobreza extrema antes de chegar em Recife, o que limitou as escolhas residenciais na cidade.

A mobilidade residencial ao longo da história de vida dos entrevistados é também caracterizada pela onipresença da família, tanto na escolha do lugar de residência, como no motivo das mudanças ou como nas estratégias implementadas pelos moradores. As trajetórias residenciais são principalmente definidas pelo fator família. É observado em Recife que as mobilidades residenciais dos entrevistados (por causa da perda de um emprego, de um problema familiar ou de um desentendimento com a vizinhança, ou então para ter acesso à casa própria) são, de fato, muitas vezes marcadas por fases de convivência familiar. Assim, a família dá um apoio considerável no processo de estabilização residencial. As dificuldades experimentadas durante as fases da vida variam de acordo com o apoio recebido pelos entrevistados : indivíduos hospedados por um membro da família, por exemplo, acharam nestas convivências uma solução para superar as dificuldades no acesso à moradia na cidade. Nesse sentido, o apoio da família promove a mobilidade residencial dos entrevistados e amplia as possibilidades em termos de acesso à habitação das pessoas mais pobres.

As diferentes formas de convivência intergeracional no interior da família e a ajuda mútua, material e imaterial, podem ser uma grande vantagem para os pobres que aspiram à estabilidade residencial. O tipo de apoio recebido pelos habitantes foi determinado principalmente pelas características das famílias e o tipo de relações entre os seus membros, bem como pela localização da residência de parentes próximos. Quanto mais fracos os laços familiares e maior a distância que separa as moradias de cada parente, a maioria dos

entrevistados experimentaram e continuam experimentando dificuldades no seu percurso residencial.

Assim, quando os habitantes adquirem casa própria e recebem, de forma permanente, um apoio da família, as suas condições de vida tendem à melhoria. A análise das condições de vida dos habitantes é uma variável importante no estudo das desigualdades de mobilidade. Nas áreas estudadas, há inicialmente uma melhora nas condições econômicas para grande parte dos entrevistados na terceira idade mediante as novas rendas ligadas às pensões, às aposentadorias e aos benefícios sociais concedidos pela Previdência Social. Essas novas receitas, combinadas à diminuição dos gastos cotidianos dos idosos – devido à independência dos filhos e à aquisição quase generalizada da moradia – e ao apoio frequente da família, permitem uma melhoria das condições de vida dos entrevistados.

Embora tenha havido uma melhoria global das condições econômicas dos entrevistados, as desigualdades entre os indivíduos, no entanto, persistem na terceira idade, mesmo dentro do mesmo grupo social. Considerando-se os dados demográficos dos indivíduos, três variáveis importantes revelam desigualdades significativas entre os entrevistados: o sexo, a renda e a saúde. As idosas são mais vulneráveis em termos de renda do que os idosos, devido a uma menor presença feminina no mercado de trabalho durante a vida ativa e, portanto, as mulheres foram menos propensas do que os homens a contribuir para a Previdência Social, e, por conseguinte, uma parte das idosas não recebe aposentadoria (Camarano, 2003). Além disso, o Benefício de Prestação Continuada é concedido apenas a partir dos 65 anos de idade, às pessoas que moram numa unidade doméstica onde a renda mensal familiar per capita deve ser inferior a um quarto do salário mínimo vigente. Em unidade doméstica composta de menos de quatro pessoas e onde o valor da renda familiar corresponde a um salário mínimo por exemplo, o idoso de mais de 65 anos dessa unidade doméstica não poderá reivindicar esse benefício. Na amostra da nossa pesquisa, cinco entrevistados não recebem nenhum tipo de renda da Previdência Social. Trata-se de mulheres com menos de 68 anos de idade, das quais quatro são donas de casa e são economicamente dependentes de seus maridos.

Uma parte dos entrevistados experimenta situações de dívida ou de má gestão das despesas e o declínio dos seus rendimentos torna-se efetivo na terceira idade. Neste sentido, as dificuldades econômicas dos indivíduos podem provocar danos substanciais à saúde causados por condições de trabalho difíceis e formas de ansiedade relacionadas aos problemas econômicos.

Em termos de saúde, os idosos são mais propensos às doenças crônicas e à progressiva perda das faculdades mentais ou físicas. Experimentam constrangimentos específicos ligados ao processo de envelhecimento. No Brasil, a PNAD revelou em 2008, que 13,6% dos 60 anos e mais de idade tinham dificuldade em andar 100 m a pé por causa do estado de saúde. Os entrevistados da nossa pesquisa apresentaram sintomas semelhantes em termos de saúde : artrite ou osteoartrite foram as doenças mais citadas, seguidas de hipertensão, diabetes, problemas circulatórios e casos de labirintite. Outras doenças não tratadas, como varizes, podem até levar à imobilidade física dos habitantes, expondo-os ao risco de segregação sócio-espacial. As importantes distâncias geográficas e a má qualidade dos serviços de saúde

parecem afetar particularmente as pessoas pesquisadas. Esse é o caso de áreas de Vila Arraes e Cordeiro onde a falta de prestação de serviço de saúde de proximidade agrava a saúde de alguns entrevistados. Assim, enquanto maior as degradações de saúde dos idosos, maior é a probabilidade de ter dificuldades para realizar deslocamentos cotidianos.

A localização e as características da moradia também são um fator importante na melhoria ou deterioração das condições de vida dos entrevistados. A localização de Brasilândia e Vila Arraes parece mais favorável devido à presença de muitos recursos na área (Universidade Federal, duas grandes fábricas, dois hospitais, um terminal de ônibus, supermercados, etc), diferentemente do Cordeiro onde a oferta de atividades comerciais, emprego e serviços é menos abundante.

A chegada dos habitantes no CHC (Conjunto Habitacional do Cordeiro) marcou uma importante ruptura no seus estilos de vida: o acesso à habitação formal, apesar do "custo zero", provocou o aumento do custo de vida, principalmente causado pelas despesas relacionadas com a nova moradia (pagamento de serviços básicos), e diminuiu as oportunidades de contornar algumas formas de precariedade. No antigo bairro, os moradores eram capazes de desenvolver estratégias que lhes permitiam acessar facilmente aos serviços básicos (coleta de lixo realizada por moradores, desvio da energia elétrica e da água potável), bem como às atividades informais (na pesca, no turismo ou outro). O afastamento do centro e da oferta de trabalho contribuiu para a deterioração das suas condições de vida.

A análise das unidades domésticas, da sua composição e das interações entre indivíduos permitiram compreender a importância das relações familiares na melhoria ou não das condições de vida dos moradores. As situações conjugais, a composição do agregado familiar e os rendimentos auferidos pelos seus membros podem determinar diferenças importantes na situação econômica e nas condições de vida dos indivíduos pesquisados. São por exemplo principalmente as mulheres que expressaram um sentimento de alívio, tanto econômico como moral, quando vivenciaram uma separação. A ausência do cônjuge representa uma emancipação importante na vida cotidiana das mulheres: elas adquirem uma maior autonomia na gestão de suas atividades e, muitas vezes, desenvolvem novos projetos de vida. Desta forma, as idosas casadas tendem a ser economicamente dependentes de seus maridos e muitas vezes têm um papel limitado na gestão do orçamento doméstico.

As convivências intergeracionais observadas durante a nossa pesquisa são frequentemente a causa dos conflitos familiares. Os abusos de poder por exemplo podem aparecer nas unidades domésticas e os idosos são muitas vezes as principais vítimas destas lutas de poder. Este cenário é particularmente recorrente quando os filhos voltam para o domicílio familiar, depois de uma separação, da perda de emprego ou de dificuldades econômicas. O retorno dos filhos implica uma nova organização diária, tanto para os hospedados como para os hospedeiros, que muitas vezes não é aceita por alguns dos membros que tentam impor as suas próprias regras, seu estilo de vida ou seus hábitos. Desta forma, observamos que os idosos podem vivenciar ao mesmo tempo uma perda de auto-estima e a construção de uma imagem negativa da velhice que contribui a uma degradação das suas condições de vida. O desaparecimento

gradual do papel dos pais nas famílias intergeracionais aumenta o risco de isolamento sócio-espacial dos idosos.

Suprir as necessidades dos filhos ou netos quando eles estão desempregados, com problemas econômicos ou familiares, ou quando eles não têm moradia, implica em novas responsabilidades e tensões no cotidiano dos idosos pesquisados. Estes últimos vivem em unidades domésticas constituídas por 3,1 pessoas em média, e mais de um terço deles supre às necessidades de uma ou mais pessoas sem renda que pertencem ao lar. O sentimento de responsabilidade para com os descendentes é constante entre os entrevistados que acolhem os seus filhos ou netos em casa, aumentando cansaço e preocupações diárias. Além disso, numa situação de coabitação com um ou mais netos, os idosos tendem a dar prioridade às necessidades destes últimos em detrimento das suas próprias necessidades, tais como a compra de medicamentos, atividades de lazer, etc (Lloyd -Sherlock, 2001). Os idosos da nossa pesquisa, responsáveis de pelo menos um neto sublinharam a importância dada ao bem-estar de seus netos, às vezes se tornando um dos principais objetivos do seu cotidiano. Na verdade, embora mais da metade dos idosos entrevistados acolhe e apoia materialmente um ou mais membros da família, a outra parte dos idosos que hospedam as gerações mais jovens em casa, recebe uma assistência indispensável dos descendentes quando estão perdendo sua autonomia.

É importante notar aqui que existem outros fatores, tais como as representações individuais e coletivas, que aparecem de forma menos explícita na vida das pessoas, mas que, no entanto, podem desempenhar um papel importante nas condições de vida e na práticas residenciais e cotidianas dos idosos. Assim, o discurso dos moradores é muitas vezes marcado por uma imagem negativa da velhice, uma fase da vida percebida como vulnerável e decadente, o que justifica uma redução voluntária das mobilidades cotidianas. Algumas pessoas renunciam gradualmente às atividades que realizavam anteriormente ressaltando o fato que a entrada na terceira idade representa novas dificuldades cotidianas, particularmente relacionadas com a deterioração da saúde, que dificulta a realização dessas atividades.

As representações negativas dos entrevistados em relação à velhice são construídas quando a saúde se deteriora e impede a realização de algumas atividades ou saídas, mas é importante notar que a visão negativa da velhice é, em parte, se não fundamentalmente, construída segundo as representações de outros grupos etários. Podemos observar então que há uma internalização das representações coletivas e que o indivíduo vai agir de acordo com as limitações que foram impostas por as outras pessoas, explícita ou implicitamente. A família ou a vizinhança, com representações muitas vezes caricaturais da velhice, transmitem aos idosos a idéia que a velhice é sinônimo de fragilidade e dependência, e por esta razão, os idosos devem limitar a assunção de riscos. Com o objetivo de sobre-protger as pessoas idosas, a família ou a vizinhança limitam a mobilidade dos idosos e aumentam o risco de sedentarização e isolamento.

Conhecer as condições de vida dos habitantes, muitas vezes determinadas pelo percurso de vida, é indispensável para entender as práticas residenciais e as mobilidades cotidianas, e para poder identificar as desigualdades que existem entre os indivíduos.

Capítulo 5

A diversidade das trajetórias residenciais e das condições de vida das pessoas idosas revelou desigualdades significativas entre os indivíduos. Através da observação da mobilidade urbana na velhice, também se identificou desigualdades que têm um impacto nas condições de vida dos habitantes. O objetivo do capítulo 5 busca identificar os fatores que induzem desigualdades nas mobilidades cotidianas e apreender a relação entre a mobilidade cotidiana, as práticas residenciais e as estratégias desenvolvidas pelos habitantes.

Se as práticas residenciais dos habitantes antes dos 60 anos apresentou uma forte mobilidade residencial e dificuldades significativas do acesso à habitação, hoje há uma redução das mudanças dos idosos, devido à estabilidade residencial alcançada por meio do acesso à propriedade. Os motivos das mudanças observadas estão principalmente ligados, como nas diferentes fases da vida, à família (divórcios ou divergências familiares, coabitação com um membro da família, falecimento do cônjuge, vontade de morar perto de um ou vários membros da família, etc.) e desentendimentos com a vizinhança. Excetuando os moradores de Cordeiro que mudaram de área de residência por meio de um programa social, a maioria dos entrevistados que realizaram um ou várias mudanças na terceira idade, permaneceram no mesmo bairro. Se trata de uma mobilidade de "ajuste", para retomar a expressão de Thalineau e Nowik (2009), quando as pessoas procuram permanecer num ambiente familiar e ao mesmo tempo maximizar o seu conforto e suas necessidades cotidianas. Neste sentido, muitos entrevistados procuram se mudar para perto da residência de um ou mais filhos ou morar com um deles. Para alguns idosos, a ajuda dos filhos torna-se essencial quando começam a perder a sua autonomia e morar perto destes facilita as formas de ajuda mútua. Para outros, morar perto da residência de parentes é uma iniciativa preventiva no caso de uma possível deterioração futura da saúde que pode levar a formas de dependência e, portanto, a necessidade de solicitar a família.

No caso das mobilidades cotidianas, uma mudança no estilo de vida ocorre na velhice; a aposentadoria permite, por exemplo, que as pessoas se beneficiem de mais tempo livre e podem assim realizar novas práticas cotidianas relacionadas ao lazer, às visitas familiares ou culto religioso. Em contraponto, as degradações da saúde por parte de alguns entrevistados podem forçá-los a abandonar várias mobilidades cotidianas ou aumentar os deslocamentos relacionados com a saúde. Assim, os novos estilos de vida dos idosos revelam mudanças nas necessidades cotidianas e centros de interesse deste grupo etário.

A diversidade de tipos de mobilidade cotidiana observada na terceira idade se conjuga com a diversidade dos locais frequentados. A maioria destes locais estão ligados à saúde, às compras ou à religião. Estes três destinos agrupam mais de 60% do número total de locais frequentados pelos moradores. Identificar os locais que os idosos frequentam permite compreender tanto as necessidades dos entrevistados e suas práticas cotidianas privilegiadas como os recursos presentes ou ausentes na área. Neste sentido, o motivo de deslocamentos ligado à saúde reflete importantes necessidades em termos de cuidados por parte dos entrevistados. As doenças que atingem os idosos requerem um tratamento diferenciado e às vezes especializado, o que muitas vezes os levam a frequentar vários estabelecimentos médicos. Quanto ao motivo

"compras", que é uma das principais características das práticas de mobilidade das pessoas idosas, a diversidade de lugares frequentados pode ser explicada pela oferta abundante de comércio acessíveis aos idosos. Além disso, a mobilidade observada na terceira idade é caracterizada por viagens curtas, perto do local de residência, enquanto as viagens fora do bairro de residência são mais raras. De fato, a mobilidade realizada dentro do bairro de residência corresponde a mais de 70% de todos os deslocamentos cotidianos listados durante a pesquisa. As baixas mobilidades fora do bairro de residência podem ser justificadas pela evolução das práticas dos habitantes e pelas restrições que eles conhecem no dia a dia, bem como pelas características do território. Por um lado, os locais frequentados mudam de acordo com a idade: para as pessoas que trabalhavam e que agora estão aposentadas, por exemplo, o local de trabalho não é mais o principal local frequentado. Algumas vezes, estas trabalhavam em bairros distantes da cidade, realizando frequentemente deslocamentos desagradáveis. Hoje, as pessoas idosas podem controlar melhor as mobilidades constrangedoras e optam muitas vezes por deslocamentos ao redor do domicílio. Por outro lado, a redução das viagens cotidianas pode também ser o resultado de uma perda progressiva de autonomia desses idosos.

As desigualdades de mobilidade cotidiana na terceira idade, intimamente ligadas às situações residenciais e às condições de vida das pessoas, podem ser explicadas por variáveis endógenas (características individuais) e exógenas (as características da unidade doméstica, da moradia ou do contexto mais amplo). Moradores que vivem perto das comodidades da cidade ou dos locais que necessitam frequentar não irão mostrar as mesmas mobilidades cotidianas do que as pessoas que moram longe dos recursos necessários para a vida diária. Da mesma forma, um indivíduo saudável terá menos dificuldade em se deslocar do que uma pessoa com deficiência ou do que os idosos em perda de autonomia. A análise da mobilidade cotidiana nos permite identificar as variáveis que influenciam as práticas espaciais dos indivíduos e distinguir os mais vulneráveis entre eles.

Por meio do nosso estudo, verifica-se um primeiro nível de desigualdade entre as áreas de estudo. Os entrevistados do CHC se deslocam menos do que os habitantes de Brasilit e Vila Arraes. Mais da metade dos entrevistados no CHC apresentam mobilidades cotidianas muito reduzidas e permanecem principalmente nas suas casas. Parece que os habitantes não conseguiram se integrar em seu novo ambiente, ou pelo menos, não conseguiram adaptar as suas práticas cotidianas ao novo local de residência. Alguns recursos estão mais longe do CHC comparativamente às áreas de Vila Arraes e Brasilit, que têm uma grande oferta perto do local de residência dos moradores; um fato que explica porque os entrevistados de Cordeiro não mencionaram participar em atividades ligadas ao lazer e muitos deles informaram nem mesmo frequentar um local de culto.

Quando degradações de vida são experimentadas pelos moradores, se verifica também uma redução das mobilidades cotidianas. Convivências familiares podem afetar negativamente a mobilidade cotidiana dos idosos. A sobreproteção familiar vis-à-vis dos idosos, por exemplo, pode causar, sob a forma de assistencialismo excessivo, um risco significativo ao isolamento dos idosos (Motta, 2011). Neste contexto, as características de unidade doméstica e as grandes

distâncias que existem entre o domicílio e os recursos da cidade tendem a limitar as mobilidades dos idosos.

Se bem observamos uma tendência à redução das mobilidades das pessoas idosas, esta não é sempre o resultado da vontade dos idosos de permanecerem perto das suas residências. Para algumas pessoas, como para os entrevistados do Cordeiro, a redução observada nas suas mobilidades é principalmente causada pela impossibilidade de realizar importantes deslocamentos. Se as características do local de residência podem influenciar as práticas de mobilidade das pessoas, não são suficientes para explicar as diferenças entre as três áreas de pesquisa.

Levando-se em conta os dados demográficos da população, o principal fator gerador de desigualdade entre os indivíduos está relacionado à saúde; podem distinguir-se as pessoas que têm grandes dificuldades para se deslocar e as pessoas com um relativo bom estado de saúde que realizam suas atividades de forma independente. O estado de saúde dos entrevistados desempenha um papel importante na identificação de desigualdades na mobilidade. Ele fortalece ou, caso contrário, atenua o efeito do local de residência nas desigualdades das práticas de mobilidade dos idosos. Assim, as doenças tornam os deslocamentos cotidianos mais constrangedores por causa das dores provocadas ao caminhar, dos esforços que os idosos devem fornecer (falta de ar, desorientação, etc.) ou dos acompanhamentos que os entrevistados devem solicitar para poder sair de casa. A degradação da saúde expõe os idosos a novas dificuldades na realização das suas atividades cotidianas e, portanto, muda gradativamente suas práticas espaciais.

A aposentadoria marca uma mudança nas práticas de mobilidade segundo o gênero: para os homens, observamos uma queda das mobilidades com a interrupção dos deslocamentos casa-trabalho devido à cessação das atividades profissionais, enquanto que para as mulheres, a nova renda ligada à pensão ou aos benefícios sociais lhes permitem realizar novas atividades e ao mesmo tempo, a redução das despesas domésticas (com a emancipação dos filhos, com a aquisição da casa própria, etc.) atenuando os importantes problemas econômicos. Assim, uma assimetria se observa entre os homens que diminuem suas mobilidades cotidianas e as mulheres que tendem a manter ou mesmo a aumentar os deslocamentos. A nova renda percebida pelas idosas representa para elas um empoderamento econômico, uma *"oportunidade de construir seus próprios espaços familiares que já não dependem das contribuições do sexo masculino"* (Scott, 2009, p. 127). Ao contrário, para os homens, a transição para a aposentadoria muitas vezes significa uma perda econômica importante (quando a renda da aposentadoria é menor do que o salário anterior), acompanhada pela perda de uma parte de sua rede social relacionada ao trabalho. Os resultados da pesquisa mostram que o número médio de locais frequentados pelos homens e as mulheres atinge 3,8 locais por pessoa. Este equilíbrio relativo marca provavelmente uma ruptura com o passado, caracterizado por uma maior mobilidade dos homens (a pesquisa não permite avaliar de forma retroativa). No entanto, percebemos que o número de viagens feitas pelos homens é maior do que o das mulheres pesquisadas: em média, os homens vão 4,1 vezes por mês para os locais listados, enquanto as mulheres vão lá, em média, 3,6 vezes por mês. Assim, embora as mulheres pareçam se deslocar mais do que antes, os homens idosos continuam a sair um

pouco mais de frequência de casa do que as mulheres. As desigualdades de mobilidade entre os sexos também se observam quando olhamos para a localização geográfica dos locais frequentados: as mulheres tendem a se deslocarem de forma mais dispersa no espaço, e se afastam mais da residência do que os homens.

Os resultados da nossa pesquisa mostram que o uso do transporte público é limitado e caminhar é o modo mais comum de deslocamento dos idosos: 42% das viagens listadas na pesquisa são realizadas a pé. O meio de deslocamento mais utilizado depois da caminhada é o ônibus, seguido da mobilidade multimodal, que combina vários modos (caminhada / ônibus, ônibus / táxi, a pé / táxi, etc.), o automóvel e finalmente o táxi. É interessante notar que os meios de transporte para o lazer são menos diversificados, seja para os deslocamentos dentro do bairro de residência ou fora deste. Em contraste, as mobilidades ligadas às compras ou à igreja incluem uma ampla variedade de meios de transporte utilizados pelos entrevistados. Os meios de transporte revelam, assim, as desigualdades entre as mobilidades das pessoas, especialmente quando olhamos para os meios de transporte que requerem um custo adicional (táxi) ou requerem a solicitação da rede social, para ter acesso ao automóvel por exemplo. Dependendo assim do acesso aos diferentes meios de transporte, as características dos deslocamentos serão diferenciadas entre cada indivíduo.

Outro fator importante das desigualdades de mobilidades observadas é relativo às redes sociais dos habitantes. Nas entrevistas, os moradores sublinharam o apoio fundamental das suas redes sociais nas práticas de mobilidade cotidiana e residencial, bem como na realização de tarefas domésticas. Um diferencial importante nas práticas de mobilidade dos idosos está relacionado com a possibilidade de ser acompanhado por um membro da família com automóvel. Neste caso, as condições de saídas (hora de partida, dia, duração, etc.) são muitas vezes impostas pelas pessoas que acompanham os idosos. A rede da família, especialmente quando permite o acesso às viagens motorizadas, desempenha um papel importante na mobilidade cotidiana dos entrevistados. Favorece certas viagens, porque as pessoas idosas sentem-se mais seguras do que quando se deslocam por conta própria e apreciam a conveniência destas mobilidades assistidas.

Capítulo 6

Na terceira idade, as mobilidades parecem ser mais limitadas do que para outros grupos de idade, quando as obrigações cotidianas predominantes, anteriormente centradas no trabalho ou nos estudos, são agora substituídas por viagens de outra índole (fazer comprar, ir para a igreja, para o médico, visitar a família, etc.) que acontecem em sua maioria no bairro de residência. Trata-se de compreender, no capítulo 6, as condições de realização das mobilidades de proximidade e conhecer as táticas implementadas diariamente pelos moradores no que tange à redução de alguns deslocamentos. Paralelamente, foram analisados os efeitos dessas práticas nas condições de vida dos habitantes.

As mobilidades cotidianas predominantemente centradas ao redor da residência refletem tanto as dificuldades vividas pelos moradores para se dirigir a diferentes partes da cidade como as táticas desenvolvidas para limitar deslocamentos constrangedores. Sob essas condições, a observação das mobilidades reduzidas revela formas de desigualdade ?

E difícil determinar as causas e os desafios das mobilidades reduzidas. Durante a nossa pesquisa, a "imobilidade" das pessoas apareceu sob varias formas e revelou condições de vida diferenciadas na terceira idade. Observamos indivíduos que estão obrigados a permanecerem no domicílio, especialmente aqueles que sofrem de uma deterioração importante da saúde que não lhes permite se deslocar. Para outros, no entanto, embora eles não estejam enfrentando problemas de saúde ou grandes dificuldades para se mover, a possibilidade de se investir na casa ou perto do local de residência é vivenciada como uma escolha de vida.

A "imobilidade obrigatória", quando os idosos têm que permanecer dentro de casa, pode contribuir para a deterioração da sua qualidade de vida. Cria-se uma sensação de impotência por parte de idosos, que são forçados a abandonar algumas atividades cotidianas ou projetos de vida. Por outro lado, alguns entrevistados que não sentem dificuldade em se deslocar favorecem o espaço da moradia para passar a maior parte do seu tempo. Ficar dentro de casa representa para algumas pessoas, a condição para ter acesso a uma melhor qualidade de vida.

Na escala da cidade, as "imobilidades" podem ser identificadas quando os deslocamentos dos moradores se realizam principalmente no bairro de residência ou perto do domicílio. Mais uma vez, a imobilidade de alguns entrevistados é o resultado de restrições significativas vividas diariamente. Quando, por exemplo, o acesso a vários meios de transporte é limitado (devido à falta de recursos econômicos, a falta ou ausência de serviços de transportes coletivos etc.), e os deslocamentos em toda a cidade estão comprometidos. A má qualidade do ordenamento urbano também pode causar problemas na mobilidade das pessoas idosas: as calçadas em mau estado, por exemplo, representam barreiras cotidianas para as pessoas que têm dificuldades de se deslocar.

Enquanto alguns idosos têm dificuldade em sair de suas casas ou de seu bairro, para outros, o fato de centrar voluntariamente suas mobilidades nos espaços de proximidade lhes permite superar os obstáculos ligados ao custo do transporte, ao tempo passado em cada viagem ou aos constrangimentos decorrentes da falta de conforto no transporte público. Mesmo que algumas pessoas têm os meios para acessar outros bairros da cidade, elas promovem as atividades ou os recursos presentes no bairro de residência. A imobilidade seria uma escolha para melhorar ou manter as condições de vida dos habitantes, apesar da renúncia feita aos recursos de outros bairros da cidade.

Os deslocamentos a pé por exemplo, representam uma alternativa privilegiada para alguns idosos. Os entrevistados que não têm grandes limitações físicas para se deslocar, muitas vezes preferem caminhar para se deslocar em locais onde desenvolvem as suas atividades cotidianas. A caminhada confere aos entrevistados uma liberdade de circulação e uma flexibilidade na programação das saídas que é principalmente possibilitada pelo tempo livre disponível.

Em contrapartida, constatou-se que uma das principais críticas feitas ao ônibus pelos entrevistados está relacionada ao tempo: itinerários demasiado longos para chegar ao local de destino e tempos de espera excessivos nas paradas de ônibus que desencorajam claramente os entrevistados a usarem regularmente os transportes públicos.

Desta forma, as pessoas estão tentando reduzir o custo que implicam alguns deslocamentos motorizados (o táxi ou o ônibus para aqueles que têm menos de 65 anos e que ainda não beneficiam da gratuidade dos transportes públicos) e tentam favorecer uma certa comodidade ao viajar, evitando alguns transportes que poderiam expô-las a situações estressantes (cair no transporte público, ficar de pé, etc.).

São geralmente as viagens mais distantes que são sujeitas a constrangimentos importantes e, por conseguinte, diminuem com o avanço da idade. De fato, dos 51 idosos pesquisados, 21 requerem ser acompanhados por outra pessoa quando eles precisam que se desloquem por meio de transporte motorizado. Assim, as mobilidades de longa distância provocam, mais frequentemente, situações de dependência vis-à-vis de outra pessoa. Se deslocar fora do bairro implica uma organização significativa para alguns moradores, o que significa saídas programadas com antecedência. Dar prioridade à mobilidade local permite preservar, para alguns entrevistados, a sua independência e autonomia.

Apesar dos entrevistados tenderem a limitar os obstáculos dos deslocamentos ao sair de casa, alguns desses idosos reduzem voluntariamente o número de viagens através do desenvolvimento de táticas que lhes permitem permanecer nas suas moradias e ao mesmo tempo assegurar as suas necessidades diárias. Os entrevistados solicitam a sua rede familiar e relacional, bem como solicitam serviços especializados que lhes permitam "delegar" algumas diligências ou tarefas que exigem um ou vários deslocamentos. Esta "delegação" da mobilidade se traduz com uma solicitação feita a outra pessoa ou serviço (principalmente os serviços de entrega em domicílio) para realizar mobilidades no lugar deles.

Assim, os entrevistados atribuem frequentemente tarefas aos seus parentes, muitas vezes aos membros da família, especialmente aos filhos, que implicam viagens ocasionais para as compras ou diligências administrativas (pagar contas, entregar correspondência, receber pensões, aposentadorias ou benefícios, etc). As pessoas idosas também usam os serviços informais de proximidade através da entrega em domicílio oferecida pelos vendedores ambulantes ou pelos comércios do bairro. As delegações de mobilidade são o resultado de um desejo de contornar os deslocamentos constrangedores e também revelam o potencial à disposição dos entrevistados para reduzir suas mobilidades. A rede social ou a situação econômica dos idosos (para poder pagar os diferentes serviços), portanto, influenciam a capacidade de delegar a mobilidade cotidiana e, assim, melhorar as condições de vida.

Se a redução da mobilidade realizadas no conjunto da cidade é uma realidade na terceira idade, as mobilidades perto de casa continuam sendo intensas e desempenham um papel muito importante na vida cotidiana dos idosos. Os diversos espaços frequentados merecem uma atenção especial porque as mobilidades observadas não se estendem ao longo do bairro, mas estão principalmente agrupadas no entorno próximo à residência. A presença ou ausência de recursos neste espaço de proximidade permite explicar algumas desigualdades nas mobilidades observadas entre as diferentes áreas de estudo.

O recurso territorial refere-se a elementos materiais (equipamentos, infra-estrutura, serviços, comércios, etc.), humanos (presença da família e redes sociais que são associações, grupos religiosos, etc.) e simbólicos (um vínculo afetivo importante, o bem-estar, etc.).

A fim de identificar as desigualdades na mobilidade de proximidade para as três áreas de estudo, parecia lógico definir os espaços de proximidade através das práticas dos indivíduos pesquisados. Guérin-Pace (2003/2004), propõe definir o espaço de proximidade a partir das práticas pedestres dos habitantes ao redor da moradia. No marco da nossa pesquisa e adotando a metodologia de Guérin-Pace, os lugares frequentados foram localizados em um mapa, segundo o motivo da viagem e para cada área de estudo. Foi interessante observar as distâncias percorridas a pé em função do local de residência dos entrevistados. Estas dependem, principalmente, da localização dos comércios e serviços no território e não da escolha preferencial de um local particular. Considerando Brasilit e Vila Arraes, embora sejam áreas situadas em apenas um quilômetro uma da outra, os lugares frequentados pelos habitantes variam significativamente segundo o local de moradia. Assim, os moradores da Vila Arraes devem se deslocar pelo menos a 1,5 km para ir ao posto de saúde mais perto. Estes expressam muitas vezes um sentimento de isolamento, de afastamento vis-à-vis dos serviços médicos e das paradas de ônibus que condicionam o acesso ao resto do bairro e aos outros bairros da cidade. Eles devem andar pelo menos 200 metros antes de chegar à parada de ônibus mais próxima, contrariamente aos moradores de Brasilit que estão perto de diversas paradas onde passam várias linhas de ônibus. No entanto, de acordo com uma pesquisa realizada pelo IBGE em 2005, sabemos que 22,7% das pessoas de 60 anos ou mais declaram terem dificuldades para andar a uma distância de 100 metros. Assim, quando os locais frequentados se situam a mais de 100 metros da moradia, os idosos que apresentam condições físicas frágeis são penalizados. No entanto, esta restrição não parece afetar os deslocamentos dos entrevistados capazes de percorrer essa distância, embora apresentem maiores dificuldades do que na juventude.

Os locais frequentados a pé pelos moradores de Vila Arraes e Brasilit estão contidos essencialmente dentro da área de estudo. De modo inverso, os locais frequentados pelos moradores de Cordeiro estão geograficamente mais dispersos e mais concentrados ao longo da avenida Caxangá, que concentra a maior parte dos comércios e serviços, e que se situa a várias centenas de metros do CHC. Os deslocamentos a pé ligados à religião são aqueles que se afastam mais da residência: observa-se que os locais de culto situam-se, na maioria, a mais de 400 metros do CHC.

As mobilidades pedestres dos entrevistados gravitam na sua maioria a menos de 400 metros da residência e nenhum local frequentado a pé foi registrado além de 2,5 km da moradia. Portanto, os espaços de proximidade dos idosos, definidos pelos deslocamentos realizados a pé, se estendem em espaços restritos.

É através da observação de diferentes práticas cotidianas realizadas no território local que podemos apreender a importância dos espaços de proximidade para os moradores; uma importância que ultrapassa a dimensão funcional dos lugares e que é construída a partir do grau de apego e das representações que os indivíduos têm do seu espaço de vida. Os locais de ancoragem territorial provocam uma sensação de segurança para os habitantes, de bem-estar, que se constrói por meio da convivência social e da relação com o ambiente mais próximo. O apego a um território pode estar intimamente ligado ao forte relacionamento com a vizinhança, principalmente com a família. Os indivíduos, portanto, tendem a permanecer ou a

morar perto da residência de um ou mais membros da família, evitando antes de tudo o afastamento geográfico de potenciais acompanhantes cotidianos. A ancoragem residencial, definida através do grau de ligação de indivíduos ao seu local de residência (casa e ambiente imediato) pode diferenciar-se tendo em conta três dimensões: as relações sociais construídas no bairro, o estilo de vida dos habitantes e a "atmosfera" do bairro.

A valorização ou a desvalorização do bairro varia segundo às relações que os indivíduos desenvolveram com ele. Na verdade, são aquelas pessoas que criam vínculos importantes e cotidianos com seu entorno que têm uma ancoragem mais forte no local de residência e que realizam mais mobilidades dentro e fora do bairro. A maioria dos entrevistados mencionam a importância dos intercâmbios cotidianos com a vizinhança: conversar na rua, brincar com os vizinhos ou os comerciantes, tomar um café com os familiares ou com os amigos do bairro, trocar idéias ou dicas do dia a dia são práticas comuns para aqueles que se integram no seu entorno. Assim, as relações com a vizinhança determinam, em parte, o apego pelo bairro, mas também as formas de isolamento na residência quando as relações com os vizinhos são ruins.

A ancoragem ou o isolamento dos pobres são, em parte, relacionada ao estilo de vida e da "atmosfera" das áreas pobres. Por causa das suas configurações sociais e espaciais, e também das práticas cotidianas dos habitantes, as áreas pobres induzem muitas vezes a estilos de vida baseados em códigos comunitários fortes, que podem variar em cada comunidade.

Uma atmosfera é vista pelos moradores como "agradável" quando o ambiente é calmo, alegre, poupado da insegurança e de comportamentos socialmente desviantes. Assim como as redes sociais, as características do domicílio e as do ambiente imediato, a atmosfera do bairro ou da comunidade desempenham um papel importante no bem-estar das pessoas e do vínculo emocional que elas têm com o espaço. Se a atmosfera é ruim, pode ser um motivo para uma mudança ou ao contrário gerar formas de isolamento dentro da residência. As inconveniências do bairro mais comentadas estão relacionadas com o barulho e o comportamento desviante de alguns habitantes. Esta atmosfera "incomoda" pode dissuadir os entrevistados de realizar deslocamentos em determinadas horas, especialmente ao anoitecer. A sensação de medo ou de insegurança causada pela atmosfera do bairro pode provocar formas de isolamento e criar dependências para os deslocamentos cotidianos. Estas percebem-se através das saídas dos idosos que passam a ser condicionadas à companhia de uma ou várias pessoas.

As representações que as pessoas têm dos diferentes espaços da cidade parecem também afetar suas práticas de mobilidade ou de "imobilidade". O controle do território de proximidade lhes dá um sentimento de apropriação, de bem-estar e de segurança. Por outro lado, nota-se que os entrevistados têm representações negativas dos espaços distantes e desconhecidos, de algumas áreas pobres e também de alguns bairros ricos que inspiram uma sensação de medo, de insegurança ou de mal-estar. A ancoragem no local de residência também é vista como uma garantia de tranquilidade, de refúgio vis-à-vis do "mundo exterior", que está além das fronteiras do bairro e que é muitas vezes descrito pelos entrevistados como violento, incluindo os bairros ricos da cidade.

Os diferentes discursos coletados durante a nossa visita de campo evidenciam tensões e uma atmosfera pesada na área do Cordeiro. O ambiente imediato desfavorável de Cordeiro que se

distingue por conflitos de vizinhança, insegurança e insuficiência da oferta de serviços locais, tende a reforçar o isolamento sócio-espacial dos idosos que moram no CHC.

Através da observação das mobilidades no bairro de residência, conseguimos compreender a importância dos espaços de proximidade na formação de desigualdades nas práticas cotidianas e nas condições de vida dos habitantes.

Capítulo 7

As formas de imobilidade observada na pesquisa referem-se a situações sociais muito diferentes e as vezes opostas: estas podem representar um recurso para os idosos que aspiram a reduzir seus deslocamentos ou, ao contrario, constituir um constrangimento real para os moradores que têm dificuldades na sua vida cotidiana. Além disso, a capacidade dos indivíduos de se manter "imóveis" no território apareceu um importante marcador de desigualdades sociais. Neste capítulo vemos como a observação de práticas de imobilidade permite detectar situações de grande vulnerabilidade na vida diária, e outras situações nas quais as limitações das mobilidades dos idosos, quando estes têm a capacidade de delegar seus deslocamentos, não resultam em uma deterioração das condições de vida.

O objetivo deste capítulo é identificar as formas e os fatores de desigualdade na redução da mobilidade cotidiana entre os idosos que moram em Brasilit, Vila Arraes e Cordeiro. Os resultados obtidos permitem o reexame das bases do paradigma de mobilidade que vê nas mobilidades um fator quase mecânico da melhoria da qualidade de vida dos habitantes.

Quando se observam táticas de imobilidade, vemos que provêm daqueles que mostram um forte vínculo afetivo com o domicílio ou com o bairro, que têm uma vida social rica, com a família e com a vizinhança.

As pessoas idosas não apresentam as mesmas condições para desenvolver táticas de limitação voluntária das mobilidades que lhes permitam melhorar a sua qualidade de vida. Este "potencial de imobilidade", que pode ser um recurso é desigualmente distribuído entre os indivíduos. Estas desigualdades estão principalmente relacionadas com as redes sociais e familiares dos idosos. As características dos membros do parentesco e a sua localização residencial, determinam em grande parte a capacidade dos indivíduos em poder reduzir os deslocamentos e limitar as mobilidades constrangedoras. O apoio da família é onipresente nas delegações de mobilidade e no apoio econômico, funcional ou instrumental que permitem que as pessoas idosas possam reduzir seus deslocamentos. Os recursos da família, quando eles existem e quando eles funcionam, permitem a uma parte dos idosos de dominar suas mobilidades e sua imobilidade, ao contrário de muitos outros que estão submetidos a essas situações.

As desigualdades na imobilidade têm base em vários fatores: o tamanho da família, as relações entre seus membros, a densidade da rede social local fora da família e também as características sócio-demográficas dos indivíduos. A renda dos outros membros da família também pode se considerar no potencial de imobilidade dos entrevistados. Quanto mais recursos tem a família, mais oportunidades terão os idosos de escolher entre se deslocar ou

desenvolver práticas de imobilidade. O apoio da família é benéfica para os idosos, tanto na redução da mobilidade como na melhoria do conforto dos deslocamentos mantidos, com o acompanhamento dos idosos em automóvel ou no ônibus por exemplo. Em contraste, quando os membros da família estão enfrentando problemas econômicos e dependem materialmente dos idosos, estes últimos estão inevitavelmente limitados nas suas mobilidades.

Dependendo das distâncias entre o domicílio dos idosos e o domicílio da sua rede familiar ou dos recursos do bairro (comercios e serviços), varia a capacidade dos entrevistados de limitar os seus deslocamentos. A pesquisa permitiu identificar diferentes tipos de apoio prestado pela família segundo o local de residência dos indivíduos. Assim, quanto mais afastada a residência da família dos entrevistados, menor é a possibilidade para os idosos de delegação das suas mobilidades cotidianas, por exemplo. Da mesma forma, segundo as distâncias geográficas entre o entrevistado e a sua família, o tipo de apoio varia conforme a sua frequência. Tomamos em conta cinco tipos de apoio concedido aos idosos: os acompanhamentos (para as saídas), as delegações de mobilidade, o apoio material (dinheiro, comida e bens materiais), a ajuda instrumental (realização de tarefas domésticas, gestão de receitas, etc.) e o apoio funcional (para tomar banho, se vestir, caminhar, etc.). Notamos que o apoio recebido pelos idosos é mais forte dentro do domicílio: a coabitação com outras pessoas promove a diversidade e a frequência do apoio recebido pelos idosos. Quanto mais afastada permanece a rede social do local de residência dos idosos, mais o apoio aos idosos tende a diminuir. O apoio recebido pelos idosos é determinante para compreender as mobilidades ou as condições de imobilidade de cada um.

Assim, as práticas de imobilidade dos idosos, sejam no domicílio ou nos espaços de proximidade, podem ser o resultado de resistências à mobilidade, de escolhas ou táticas desenvolvidas para preservar ou melhorar as suas condições de vida. De acordo com Sen (1992: 17), as igualdades ou desigualdades não podem ser claramente definidas por causa da "heterogeneidade fundamental do ser humano e da multiplicidade de variáveis em função das quais não podemos avaliar a igualdade." Considerando que os projetos de vida, as aspirações e ambições podem diferir de um indivíduo para outro, não seria melhor concentrar-se sobre o potencial, a "capacidade" de cada indivíduo para conseguir o que ele deseja ?.

A identificação das desigualdades se estende então à capacidade de cada indivíduo para conseguir o que ele quer, e às limitações que ele tem em termos de meios, tangíveis ou intangíveis. Para retomar a tese de Sen, não é suficiente dar conta do "cumprimento" dos indivíduos, ou seja, o que de fato ocorre, como a observação das práticas de mobilidade efetivas, mas também temos de considerar a "liberdade de execução" que induz "a possibilidade real que nós temos para fazer o que valorizamos "(Sen, 1992: 55).

O trabalho de Sen (1992) identifica um componente valioso na análise das desigualdades: o bem-estar. Segundo o autor, o bem-estar de um indivíduo, definido pela sua qualidade de vida, é avaliado de acordo com o julgamento sobre os "funcionamentos" que moldam a vida, isto é, de acordo com o conjunto dos estados e ações : "os funcionamentos relevantes podem ir desde o básico – ter o suficiente para comer, ter boa saúde, evitar doenças ou a mortalidade prematura, etc. – ao mais complexo – ser feliz, ficar digno aos seus próprios olhos, participar

à vida da comunidade, etc. "(Ibid, p. 65). Assim, cada funcionamento "positivo" pode ser diferente, dependendo dos indivíduos e, portanto, a definição de bem-estar é dificilmente universalizável. Desta forma, seria útil conhecer a "capacidade" das pessoas de alcançar o bem-estar, o que poderia nos dar novas orientações para a análise das desigualdades nas práticas cotidianas. Integrar à idéia de "capacidades" nas diferentes práticas observadas no território poderia permitir um aprofundamento da análise das desigualdades de mobilidade que, como apontado anteriormente, não podem ser reduzidas à relação mecanicamente atribuída entre mobilidade e integração social ou entre imobilidade e vulnerabilidade.

Se a imobilidade pode estar associada com a exclusão social, com o reforço da segregação e a fragmentação urbana, como alegado pelo paradigma da mobilidade, ela ainda pode ser benéfica para os idosos, desde que sempre dominada. Além disso, as práticas de imobilidade não levam necessariamente a um isolamento sócio-espacial na medida que mobilizam recursos, tangíveis ou intangíveis, e criam mobilidades em seu entorno. Neste sentido, as delegações de mobilidade e a utilização de serviços de entrega em domicílio são exemplos proeminentes da dinâmica desencadeada pela "imobilidade" dos indivíduos. Beneficiar de uma estabilidade residencial e ser capaz de permanecer dentro ou perto do domicílio são algumas vezes vistos como uma vantagem na manutenção das boas condições de vida, e não como um processo de exclusão para os indivíduos. Assim, permanecer "imóvel" significa para alguns poder se aproximar do ideal de vida que concilia desenvolvimento pessoal, bem-estar e realização social.

Conclusão

Os resultados obtidos através da pesquisa realizada no Recife nos permitiu compreender a importância das práticas residenciais, dos estilos de vida, das estratégias ou das táticas dos habitantes e das "capacidades" que eles têm na identificação das desigualdades de mobilidade cotidiana. Ser capaz de se deslocar favorece efetivamente a ampliação das possibilidades dos indivíduos, mas as práticas de mobilidade observadas na população-alvo não marcam inexoravelmente situações de vulnerabilidade para alguns, os menos móveis, ou melhores condições de vida para os outros, os mais móveis. A primeira hipótese que postulava que a mobilidade reduzida revelaria importantes constrangimentos e dificuldades na vida cotidiana dos indivíduos deve ser moderada. Os resultados do nosso estudo mostraram que as práticas de mobilidade, embora em grande parte limitadas por restrições endógenas, relacionadas com as características dos indivíduos, e por constrangimentos exógenos, referentes ao contexto em que se integram, também foram moldadas por estratégias ou táticas para se aproximar de um estilo de vida desejado.

Três conclusões principais emergem do nosso trabalho: a observação das mobilidades revelou efetivamente desigualdades significativas no acesso à moradia e aos recursos da cidade entre os habitantes que pertencem à mesma classe social. Fatores como o local de residência, a composição da unidade doméstica, o apoio da família ou o estado de saúde determinam em grande parte as práticas desenvolvidas no espaço. Assim, os recursos imateriais de que dispõem os indivíduos parecem ter uma influência maior no seu potencial para ser móveis. Embora se possa distinguir pessoas mais móveis do que outras, a tendência à práticas de

mobilidade perto do domicílio permanece majoritária na amostra estudada. A análise dos testemunhos revelou que essas práticas eram tanto o resultado das dificuldades enfrentadas no cotidiano como o reflexo de estilos de vida centrados voluntariamente no espaço de proximidade.

Os resultados desta análise inicial nos levou a uma segunda observação: a resistência à mobilidade apareceu nas práticas dos idosos como uma forma de melhorar suas condições de vida. Assim, a observação das formas de "imobilidade" também permitiu identificar desigualdades entre os indivíduos, especialmente através das "capacidades" destes para limitar os deslocamentos constrangedores e reduzir a mobilidade cotidiana. Poder ficar no domicílio ou no seu bairro implica, como para as mobilidades, a solicitação de recursos que permitem que às pessoas "resistam" à mobilidade. Aparecem práticas de delegação de mobilidade para as quais as pessoas usam sua rede relacional e principalmente familiar para garantir suas compras e os trâmites administrativos. Estas práticas permitem aos idosos de reduzir as mobilidades suscetíveis de enfrentar dificuldades maiores (carregar as compras sozinho na volta, andar ou apanhar o ônibus, etc.) ou situações constrangedoras (viagem em ônibus lotado, dependência dos horários de ônibus ou da disponibilidade de acompanhantes, etc.).

Por fim, a análise das práticas de mobilidade ou "imobilidade" levou-nos a pensar sobre o papel de estilos de vida, aspirações e bem-estar dos indivíduos na identificação das desigualdades. A postura do "imóvel" pode se tornar uma situação desejada por uma parte das pessoas idosas que privilegiam realizar suas atividades em casa o no seu bairro, e não significa necessariamente um risco de isolamento. Este último resultado nos obriga a refletir sobre o papel das formas de imobilidade nas desigualdades e o impacto que elas têm tanto na escala dos indivíduos como na escala da cidade.

Referências bibliográficas

AGUIAR S., 2011, *Dinámicas de la segregación urbana. Movilidad cotidiana en Montevideo*, Revista de Ciencias Sociales. Departamento de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, V. 24, n°28,

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

ANDRADE (de), G. O., 1979, *Migrações internas e o Recife*, Recife, Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais, Serie Estudos e Pesquisas n°12, 100 p.

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

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

BITOUN J., 2005, *O que revelam os índices de desenvolvimento Humano, Atlas do Desenvolvimento do Recife*, Recife, 59 p.

CAMARANO A., 2003, *Mulher idosa : suporte familiar ou agente de mudança ?*, Estudos Avançados 17 (49), p. 35-63.

CAMARANO A., KANSO S., MELLO J., 2004, *Como vive o idosos brasileiro?*, in [Camarano A. (coord.)] *Os novos idosos brasileiros, muito além dos 60?*, Rio de Janeiro, IPEA, p. 25-73

CAVALCANTI H. (Coord.), 2009, *Tipologia e caracterização socioeconômica dos assentamentos precários: Região Metropolitana do Recife (RMR)*, Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Observatorio de Políticas Públicas, Relatório Parcial (I e II), 198 p.

DANTAS R., 2003, *Modelos espaciais aplicados ao mercado habitacional : um estudo de caso para a cidade do Recife*, UFPE Recife, Thèse, 114 p.

DELAUNAY D., DUREAU F., 2003, *Des individus dans la ville: les transitions résidentielles à Bogotá*, in [Bertrand M. (dir.)] *Dynamiques résidentielles dans les villes du sud. Position sociales en recomposition*, Paris, Autrement, p. 87-106.

DELAUNAY D., 2010, *Mobilités, ségrégations résidentielles et bonus démographique dans la zone métropolitaine de Santiago du Chili*, in [Bertrand M. (dir.)] *Mobilité, pauvretés : les villes interrogées*, Paris, Armand Colin, p.65-85.

DEMORAES F., PIRON M., ZIONI S., SOUCHAUD S., 2012, *Inégalités d'accès aux ressources de la ville analysées à l'aide des mobilités quotidiennes. Approche méthodologique exploratoire à São Paulo*, Cahiers de géographie du Québec, Vol. 56, n°158, p. 463-490.

DUHAU E., 2003, *División social del espacio metropolitano y movilidad residencial*, México, Papeles de Población, n° 36, p. 161-210.

DUREAU F. (b), 2000, *Les nouvelles échelles de la ségrégation à Bogotá*, in [Dureau et al., 2000], *Métropoles en mouvement, une comparaison internationale*, Paris, Anthropos-IRD, p. 247-256.

DUREAU F., 2002, *Les systèmes résidentiels : concepts et applications*, in [Lévy, Dureau, 2002], *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en question*, Paris Budapest Torino, L'Harmattan, p. 355-382.

DUREAU F., 2006a, *Habiter la ville : stratégies et mobilités résidentielles*, in [Dureau, Gouëset, Mesclier, 2006], *Géographies de l'Amérique latine*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 263-292.

DUREAU F., 2006c, *Un modèle métropolitain en évolution*, in [Dureau, Gouëset, Mesclier, 2006], *Géographies de l'Amérique latine*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 293-238.

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, p. 131-156.

DUREAU F., GOUËSET V., LE ROUX G., LULLE T., 2012, *Cambios urbanos y evolución de las desigualdades en el acceso a los recursos de la metrópoli: un estudio de caso en unos barrios del occidente de Bogotá*, Cuadernos de vivienda y urbanismo, Bogota, Injaviu – Universidad Javeriana, 17 p.

FIGUEROA O., 2005, *Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina*, Santiago du Chili, EURE, vol.31, n°94, p.41-53.

FOL S., 2009, *La mobilité des pauvres*, Paris, Editions Belin, 264 p.

GOUËSET V. (dir.), DEMORAES F., FIGUEROA O., LE ROUX G., ZIONI S., 2014, *Parcourir la métropole. Pratiques de mobilité quotidienne et inégalités socio-territoriales à Bogotá, Santiago et São Paulo*, in [Dureau F., Contreras Y., Lulle T., Souchaud S. (dir.)] *Métropoles latino-américaines dans la mondialisation. Mobilité spatiale et changement urbain à Bogotá, Santiago et São Paulo* (à paraître).

GUERIN-PACE F., 2003/4, *Vers une typologie des territoires urbains de proximité*, L'Espace géographique, tome 32, p. 333-344.

HERRERA M. S., 2006, *Movilidad residencial en la región Metropolitana : ¿Hacia un mayor asentamiento poblacional ?*, Seminario « Reconfiguración Metropolitana y movilidad espacial en Santiago de Chile », 17 p.

JANOSCHKA M., 2002, *El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana : fragmentación y privatización*, Santiago, EURE, Vol. XXVIII, n°85, p.11-29.

KAUFMANN V., 2004, *La mobilité comme capital ?*, in [Montulet, Kaufmann, 2004], *Mobilité, fluidité... liberté ?*, Bruxelles, Presses des facultés Saint-Louis. p. 25-41.

KAUFMANN V., 2010, *Pendulaires ou Bi-résidentiels en Suisse : un choix de vie ?*, in [AUTHIER J.-Y., BONVALET C., LEVY J.-P.], *Elire domicile, la construction sociale des choix résidentiels*, Lyon, Presses universitaire de Lyon, p.169-184.

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

LEITE K., 2008, *A influência da forma urbana e da legislação urbanística na mobilidade urbana: o caso do Plano Diretor de Olinda*, Recife, Université Fédérale du Pernambouc, Mémoire (Ingénierie civile) , 308 p.

LLOYD-SHERLOCK, 2001, *Living arrangements of older persons and poverty*, Population Bulletin of the United Nations, n° 42-43, p. 348-359.

- MELO (de) A.-M., 2011, *La planification stratégique et ses effets sur les métropoles. Analyse des expériences de Lille (France) et de Recife (Brésil)*, Paris, thèse de doctorat – Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Sorbonne nouvelle, 759 p.
- MIRANDA L., 2005, *Desenvolvimento humano e habitação no Recife*, Atlas de Desenvolvimento humano no Recife, 39 p.
- MOTTA (da) A., 2011, *Envelhecimento e relações entre gerações*, in [Longhi M., Almeida M. (coord.)] *Etapas da vida. Jovens e idosos na contemporaneidade*, Recife, Editora Universitaria UFPE, p. 81-104.
- RAMADIER T., 2006, *Mobilité quotidienne et attachement au quartier : une question de position ?*, in [Authier et al., 2006] *Le quartier, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, p. 127-138.
- SCOTT P., 2009, *Trocando a casa e a rua: idosos e a inversão da construção de gênero em camadas populares urbanas*, in [Scott P., Quadros (de) M. T., 2009] *A diversidade no Ibura. Gênero, geração e saúde num bairro popular do Recife*, Recife, Ed. Universitaria UFPE, p. 117-132.
- SIQUEIRA (de) J., 2008, *Urbanização e regularização de Areas Pobres no Recife, PE: a experiência do PREZEIS*, Minas Gerias, Mémoire de Géographie, 75 p.
- SOUZA M.-A. A. (coord.), 2006, *Como anda a Região Metropolitana do Recife*, Conjuntura Urbana n°6, p. 89-227.
- STECK B., VARLET J., 2006, *L'enclavement fonctionnel urbain ou la mobilité génératrice de mise à distance*, in [Bonnet M., Aubertel P. (dir.)] *la ville aux limites de la mobilité*, Paris: PUF, coll. Sciences Sociales et Société, p. 237-249.
- SUAREZ-LASTRA M., DELGADO-CAMPOS J., 2010, *Patrones de movilidad residencial en la Ciudad de México como evidencia de co-localización de población y empleos*, EURE, Vol. 36, n° 107, p. 67-91.
- SUNKEL G., 2007, *El papel de la familia en la proteccion social en América latina*, in [ASTELARRA (Coord.)] *Généro y cohesion social*, Madrid, Fundacion Carolina, Documento de trabajo, n°16, p. 95-106.
- THALINEAU A., NOWIK L., 2009, *Être en « milieu de retraite » et choisir de vivre ailleurs*, Lien Social et Politiques, n° 62, p. 99-109.
- THISSE J.-F., WASMER E., ZENOU Y., 2003, *Ségrégation urbaine, logement et marchés du travail*, Revue française d'économie, Vol. 17, n°4, p. 85-129.
- VASCONCELLOS E. A., 2001, *Transporte urbano, espaço e equidade – Análise das políticas públicas*, São Paulo, Editora Annablume, 218 p.
- VERVAEKE M., 1992, *Les logiques familiales d'accès au logement*, in [Lelièvre E., Lévy-Vroelant C.], *La ville en mouvement : habitant et habitants*, Paris, L'Harmattan, p.163-173.

