



HAL
open science

Entre “ automobilité ”, proximité et sédentarité, quels modèles de mobilité quotidienne pour les résidents âgés des espaces périurbains ?

Pascal Pochet, Rémi Corget

► To cite this version:

Pascal Pochet, Rémi Corget. Entre “ automobilité ”, proximité et sédentarité, quels modèles de mobilité quotidienne pour les résidents âgés des espaces périurbains ?. Espace Populations Sociétés, 2010, 1, pp. 69-81. halshs-00566222

HAL Id: halshs-00566222

<https://shs.hal.science/halshs-00566222>

Submitted on 22 Feb 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Manuscrit auteur, référence :

Pochet P., Corget R. (2010), Entre "automobilité", proximité et sédentarité, quels modèles de mobilité quotidienne pour les résidents âgés du périurbain ?, *Espace Populations Sociétés*, n°1, pp. 69-81.

Entre "automobilité", proximité et sédentarité, quels modèles de mobilité quotidienne pour les résidents âgés des espaces périurbains ?

Pascal Pochet, Chargé de recherche du MEEDDM au Laboratoire d'Economie des Transports, Université de Lyon (ENTPE, Université Lyon 2, CNRS) Pascal.Pochet@entpe.fr

Rémi Corget, Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat au CETE de Normandie
Remi.Corget@developpement-durable.gouv.fr

Résumé : Comment les personnes âgées se déplacent-elles au quotidien dans les espaces périurbains fortement dépendants de l'automobile ? Dans un contexte où le vieillissement des zones périurbaines a commencé et où le renouvellement des générations renforce le rapport des populations âgées à l'automobile, ces questions demeurent pourtant assez peu traitées sur une base quantitative. A partir de résultats issus de l'enquête ménages déplacements grenobloise de 2002 (qui englobe un vaste territoire extra-urbain, aux caractéristiques variées), nous proposons de faire un point sur les déplacements quotidiens des personnes âgées, en présentant différents facteurs de différenciation, comme les caractéristiques de la zone de résidence, le sexe, l'âge, l'accès à la voiture ou encore le mode de cohabitation (vie seule / en couple). Ces éléments de connaissance quantitatifs laissent entrevoir des pratiques d'activités et des modes de vie très divers selon les groupes de personnes âgées. Ils montrent également les risques de « désadaptation » rencontrés par les retraités du périurbain lorsque l'accès à la voiture se complique du fait de l'âge, du handicap ou du décès du conjoint.

Mots clef : personne âgée, mobilité quotidienne, automobile, marche à pied, accès aux activités, Grenoble, Rhône Alpes, zone urbaine, espaces périurbains, zones rurales.

Between "automobility", proximity and immobility, which daily travel patterns for the old residents of outer suburbs?

Abstract: How do the elderly move in suburban, strongly car dependent areas? In light with the demographic ageing of the outskirts of cities and the generation based diffusion of cars, these questions remain however little studied on a statistical basis. With the household travel survey of 'Grenoble 2002' (which includes a vast extra-urban territory, with various characteristics), we present some elements of understanding of the daily mobility of the elderly in low density areas. Various features, i.e. gender and age, matrimonial status (life alone / married), or characteristics of the place of residence, impact travel patterns. Daily activities and mobility appear to be very different among the groups of old persons. They also show the risks of "misadaptation" met by the elderly of the outskirts, when the access to the car becomes more complicated due to age, to disability or to the decease of the spouse.

Key words: elderly, daily mobility, car, walk, access to activities, Grenoble, Rhône Alpes region, urban area, suburban areas, rural areas.

Introduction

La population âgée a connu de profondes transformations de ses conditions de déplacement ces dernières décennies. Ces transformations trouvent leur origine dans les évolutions générationnelles qui ont bénéficié à ce groupe : hausse, pour l'instant, des revenus, allongement de la période de retraite vécue en bonne santé, plus grande participation sociale, au monde des loisirs et de la consommation. Le changement le plus visible est le recours de plus en plus répandu à la voiture particulière lors des déplacements dans l'espace de vie quotidien. Ce changement est également de nature générationnelle. Si les plus anciennes générations étaient restées à l'écart du phénomène de motorisation de masse des années cinquante et soixante, c'est de moins en moins le cas des suivantes (Pochet, 2005). L'entrée dans la période de la retraite se fait désormais de plus en plus avec une expérience de la voiture bâtie de longue date, les femmes rattrapant progressivement leur retard sur les hommes depuis une vingtaine d'années, et nombre de couples de retraités possèdent désormais deux véhicules. Les mouvements de démotorisation, qu'elle soit partielle (abandon d'un véhicule dans les ménages multi-équipés) ou totale (abandon du seul véhicule, ou renoncement de la conduite de ce véhicule), sont limités. En particulier, l'abandon de la conduite intervient le plus souvent à des âges avancés, 80 ans voire plus (Pochet, 1995).

Même si l'usage du véhicule devient moins automatique ou plus irrégulier aux grands âges, il demeure le plus souvent un élément clef pour que des modes de vie autonomes puissent perdurer dans le logement, à tel point que, comme le note Dejeammes, « *Les personnes âgées cessent souvent de marcher et d'utiliser les transports collectifs avant de cesser de conduire* » (Certu, 2002, p. 2). Être en mesure de conduire soit même une voiture demeure, aux âges élevés, un élément de liberté et d'autonomie, vis-à-vis de la famille mais aussi du conjoint, pour les femmes comme pour les hommes (Druhle, Pervançon, 2004). Cette possibilité est remise en question par le vieillissement. Les adaptations de comportements en lien avec la mobilité et l'usage de la voiture particulière illustrent bien les processus de « déprise » liés au vieillissement individuels décrit par les travaux d'orientation sociologique. Elles peuvent être dans un premier temps ponctuelles ou progressives, comme le fait de continuer à sortir malgré des difficultés de santé, mais moins loin et moins longtemps, ou en évitant certaines situations, certaines traversées d'axes routiers, certaines périodes de la journée considérées comme angoissantes, ou encore de continuer à conduire tout en adaptant ses trajets. Elles peuvent en venir à être plus engageantes et plus brutales, comme l'est la décision d'abandonner définitivement la conduite du véhicule, même prise en négociation ou en interaction avec des proches (Caradec, 2004a ; Clément et al., 1995). Ce renoncement à la conduite auto est bien souvent très difficile à accepter car il représente un signe majeur de perte d'autonomie et d'entrée dans le grand âge (Berger et al., 2008). Plus globalement, sortir du monde des automobilistes peut être vécu comme une exclusion du monde social (Druhle, Pervançon, 2002). Car, comme chez les plus jeunes, le fait de réaliser des déplacements de façon autonome représente pour les personnes âgées un élément central des modes de vie. Tout particulièrement à l'âge de la retraite, la mise en relation sociale et l'accès aux activités permis par la mobilité contribuent fortement à la qualité de vie (Metz, 2003 ; Banister, Bowling, 2004). Cette mobilité ne va pas de soi, et l'on observe, dans les enquêtes sur la mobilité quotidienne, une tendance à l'immobilité (au sens d'une absence de déplacement le jour où la mobilité est recueillie) qui devient plus fréquente avec l'âge, et qui se révèle particulièrement marquée chez les femmes âgées (Castaigne et al., pour la Wallonie ; Tabaka, 2009 sur la grande région urbaine grenobloise).

Or les caractéristiques du lieu de vie produisent des conditions d'accessibilité différenciées. En particulier, les « *obstacles fonctionnels à la mobilité* » (Lord et al., 2009, p. 3), existant dans les espaces périphériques, s'ils ne sont pas suffisants pour motiver un déménagement, peuvent contribuer à réduire les capacités de déplacements de leurs résidents âgés. Ainsi, en milieu urbain dense, quelle que soit la classe d'âge, le recours à la marche à pied est fréquent et se combine avec

un usage des transports en commun ou de la voiture pour les destinations plus lointaines, rendant possible une certaine variété de modes de déplacement lorsque l'on réside « en ville ». En revanche, la mobilité pédestre, comme le mode collectif, deviennent plus problématiques dans les franges les plus extérieures des villes, où l'habitat individuel plus ou moins diffus est le lot commun. A titre d'exemple, dans la grande région urbaine grenobloise, le nombre de déplacements en transports en commun (urbains ou autres) se situe dans un rapport de un à trois environ entre les zones extérieures à l'agglomération et la « métro » (0,18 vs 0,53). Le recours concret à la voiture particulière, comme la multi-motorisation des ménages, y sont alors nettement plus répandus.

Dans ce contexte, la question de la mobilité des résidents âgés du périurbain se pose avec acuité, mais n'a pas fait l'objet, à notre connaissance, d'analyses spécifiques sur données d'enquêtes quantitatives en France, même si des travaux qualitatifs sur les modes de vie périurbains de retraités marseillais, toulousains et franciliens abordent de façon détaillée la question de la mobilité des personnes âgées (Luxembourg, 2005 ; Berger et al., 2008). Il est vrai que la problématique du vieillissement des espaces périurbains n'est apparue que depuis quelques années. Ce n'est, de même, que depuis quelques années que certaines enquêtes quantitatives permettant une connaissance fine des déplacements et donnant une idée des pratiques d'activités extérieures au domicile, principalement les enquêtes ménages déplacements ou EMD (Certu, 1998, 2008) élargissent leur périmètre pour englober les espaces périurbains. Cette extension des périmètres couverts par les EMD ouvre la voie à des analyses quantitatives sur les mobilités en périurbain, soit localisées, soit en mettant en perspective différents milieux (par comparaison de plusieurs enquêtes). C'est cette première option que nous avons choisie, en nous intéressant plus particulièrement aux personnes âgées résidant dans les espaces extérieurs à l'agglomération grenobloise. Dans un premier temps, sont mises en perspective les caractéristiques de mobilité des résidents âgés à l'intérieur et à l'extérieur des limites de l'agglomération grenobloise. Puis dans un second temps nous précisons les différenciations sociodémographiques à l'œuvre dans ces « espaces extérieurs », en portant une attention particulière à l'accès à la voiture, central dans l'élaboration des schémas de mobilité en périurbain diffus.

1. Personnes âgées en périurbain

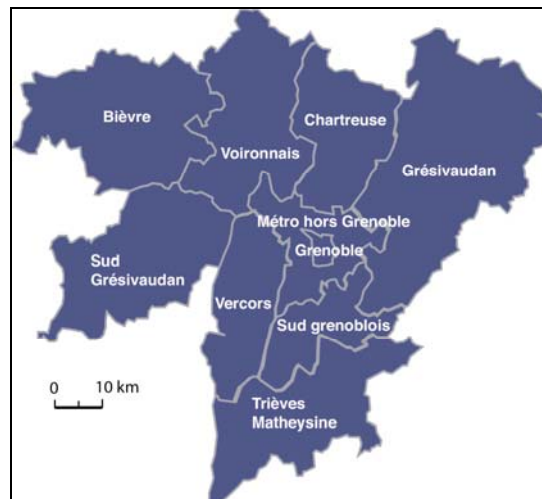
L'EMD grenobloise de 2002 porte sur un nombre conséquent de ménages (6963), au sein desquels 16 089 individus de plus de 4 ans ont décrit précisément les caractéristiques de tous leurs déplacements de la veille, un jour de semaine (activités les motivant, mode(s) de transport, heures et durées ; plus de 67 000 déplacements ont ainsi été décrits)¹. Les déplacements sont définis comme un changement de lieu motivé par une activité à destination. Sortir pour faire des achats constitue un déplacement, que celui-ci soit réalisé à pied ou dans un véhicule ; revenir au domicile constitue un second déplacement. Cette enquête offre également des informations assez précises et détaillées sur le ménage (composition, localisation, type d'habitat et éventuelle mobilité résidentielle, revenu, équipement en véhicules,...) et sur les différents individus le composant (âge, sexe, statut d'activité, niveau d'étude, profession,...). Une fois redressé pour intégrer les écarts de taux de sondage selon les zones de tirage, l'échantillon est statistiquement représentatif de la population des ménages ordinaires résidant dans un périmètre nettement plus large que celui de l'aire urbaine. De taille conséquente, il offre la possibilité d'estimations chiffrées sur des catégories particulières comme les retraités et personnes âgées.

¹ Nous remercions le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise) pour avoir mis à disposition du LET les fichiers de l'EMD grenobloise de 2002 et l'AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise) pour sa collaboration lors de cette étude, et tout particulièrement Maya Vitorge. Sauf mention contraire, les chiffres présentés sont issus de cette EMD (chiffres redressés).

1.1. Les personnes âgées de l'échantillon

L'échantillon compte 2126 individus de 65 ans ou plus, dont 298 résident dans la commune de Grenoble, 498 dans le reste de l'agglomération grenobloise et 1330 dans des espaces extérieurs à l'agglomération. Les huit zones extérieures à l'agglomération offrent des topographies et des densités de peuplement assez différentes, ainsi que des niveaux d'échange assez contrastés avec l'agglomération grenobloise. La zone dite du Sud Grésivaudan, ainsi que Trièves Matheysine apparaissent plus autonomes – plus rurales et moins périurbaines également – que les autres, Voironnais, Bièvre ou Grésivaudan (Figure 1). Cette variété de territoires offre un large gradient de concentration et d'équipement au sein du périmètre et nous amènera à distinguer plusieurs zones extérieures à l'agglomération grenobloise (voir section 3). En dépit de la présence d'une dizaine de lignes de cars départementaux, de quatre lignes de trains express régionaux (à destination de Grenoble), de lignes de bus urbain et périurbain en pays voironnais, ou encore de transport à la demande (par exemple dans le pays du Sud Grésivaudan), les possibilités d'accès aux transports collectifs sont bien plus réduites en dehors de l'agglomération grenobloise, en limitant d'autant l'usage au quotidien (Cete de Lyon, 2008).

Figure 1 : Le périmètre et le découpage en grands secteurs de l'enquête ménages déplacements grenobloise de 2001-2002



Source : d'après Smtc (2005). Le périmètre de l'EMD est plus large que celui de la Région Urbaine Grenobloise (constitué des zones Métro, Grésivaudan, Sud grenoblois, Voironnais et Bièvre) et intègre des zones d'habitat peu denses (Sud Grésivaudan) et montagneuses (Chartreuse, Vercors, Trièves Matheysine), de façon à bien représenter l'ensemble du bassin de vie grenoblois. Ce découpage a donné lieu à des analyses de l'EMD par secteur (Smtc, 2004).

1.2. Le vieillissement des espaces périurbains est engagé

Jusque dans les années quatre-vingt-dix, les espaces ruraux ainsi que les centres historiques des villes étaient les plus concernés par le vieillissement démographique ; les couronnes périurbaines, au solde migratoire très fortement positif du fait de l'attraction de nombre de jeunes adultes et de familles, étaient alors relativement préservées. Mais le périurbain est habité par des générations vieillissantes. Depuis le milieu des années 1990, on observe une réduction de la taille des ménages et un vieillissement des populations des périphéries internes aux agglomérations et des espaces périurbains. Ainsi, « Avec retard sur les villes-centres, les espaces périurbains commencent à vieillir » (Baccaïni, Semercube, 2009, p. 2). Au sein du périmètre d'enquête, en 2002, près d'une personne de plus de 64 ans sur deux (47 %) vit en dehors de l'agglomération grenobloise. Et, dans la zone d'étude

grenobloise, la part des personnes âgées dans la population des communes extérieures à l'agglomération principale n'est guère inférieure à celle de la commune de Grenoble. Elle est même d'ores et déjà supérieure si l'on considère les 60-74 ans (Tableau 1).

Tableau 1 : Part des groupes d'âge médians ou élevés dans l'ensemble de la population des trois zones du périmètre d'enquête

	Grenoble	Reste de l'agglomération	Zones extérieures à l'agglomération	Dont : périurbain, bourgs	Dont : périurbain, diffus
0-19 ans	21,9	26,9	29,7	26,7	30,4
20-39 ans	38,1	29,7	24,7	25,9	23,3
40-49 ans	11,4	13,8	15,6	13,6	17,3
50-59 ans	10,3	12,4	13,1	15,7	13,1
60 ans et plus	18,0	17,0	16,8	18,1	15,6
<i>dont : 60-64 ans</i>	3,5	4,4	3,9	5,2	4,4
<i>65-74 ans</i>	7,6	8,2	8,9	7,5	7,3
<i>75 ans et plus</i>	6,8	4,4	5,0	5,4	3,8

Globalement, ces espaces se caractérisent par un nombre relativement important d'enfants, mais aussi par une proportion de 20-29 ans deux fois moindre que dans l'agglomération grenobloise, ce qui s'explique par le poids de la population estudiantine dans la métropole iséroise. Les espaces périurbains, regroupés en bourgs ou de peuplement diffus suivent globalement cette tendance au vieillissement, le processus étant un peu moins avancé dans les seconds que dans les premiers ou que dans les zones plus rurales. Le poids important des 50-59 ans, puis des 40-49 ans, laisse entrevoir un vieillissement plus prononcé depuis la date de l'enquête et d'ici à 2020, si le jeu des mobilités résidentielles ne vient pas troubler cette tendance.

1.3. Des retours au centre très rares après 60 ans

Les retours au centre des résidents âgés constituent-ils une réelle alternative ? Si les personnes âgées « rentrent en ville » le grand âge venu, le problème de vieillissement des espaces périphériques se pose avec moins d'acuité. Toutefois, ces mouvements résidentiels s'avèrent d'ampleur très limitée, le modèle le plus répandu étant celui d'un « vieillissement sur place » (Dumont, 2006 ; Legrand 2005 ou encore, dans le cas de Montréal, Séguin, Apparicio, 2005), pour de multiples raisons : financières, du fait des prix fonciers élevés des localisations centrales et d'une certaine inertie du marché immobilier, mais aussi liées à l'histoire de vie des personnes âgées, à l'attachement au logement et à l'environnement proche du lieu de résidence et aux relations tissées par les ménages âgés. Même en cas de difficultés de mobilité, la grande majorité préfère des adaptations progressives à un changement radical de lieu de vie (Luxembourg, 2005).

L'EMD n'enregistre que des retours au centre très marginaux. Ont été distinguées les personnes provenant de la commune de Grenoble, du reste du département de l'Isère, et les autres. Parmi les personnes de 60 à 75 ans du périmètre enquêté, 207 (soit environ 10 %) ont déménagé entre 60 et 70 ans. Parmi eux, les deux tiers proviennent de l'extérieur du département isérois : déménagements liés au type d'environnement (ville / campagne), « retours au pays », déménagements de courte portée... Parmi le tiers restant (73 déménagements enregistrés), la commune de Grenoble est la destination de 21 personnes âgées seulement (soit 10 % des déménagements intervenus entre 60 et 75 ans des résidents âgés du périmètre d'étude). Davantage de personnes âgées quittent Grenoble pour aller vers le reste du département (14, dont 7 vers le périurbain), que l'inverse (7), la plupart

(53) migrant à l'intérieur du département isérois, hors Grenoble. Dans un contexte de mobilité résidentielle assez limitée, on n'observe quasiment pas de retour au centre avant 75 ans. Au-delà de cet âge, les changements de logement, plus rares (au nombre de 54 soit 6 % de la classe d'âge), sont également plus difficiles à observer, la taille d'échantillon se réduisant avec l'âge. Mais avec les réserves qu'imposent ces faibles effectifs, les mêmes tendances ressortent : la plus grosse part provient de l'extérieur du département de l'Isère ; aussi peu de personnes se rapprochent de Grenoble (4) que l'inverse (6).

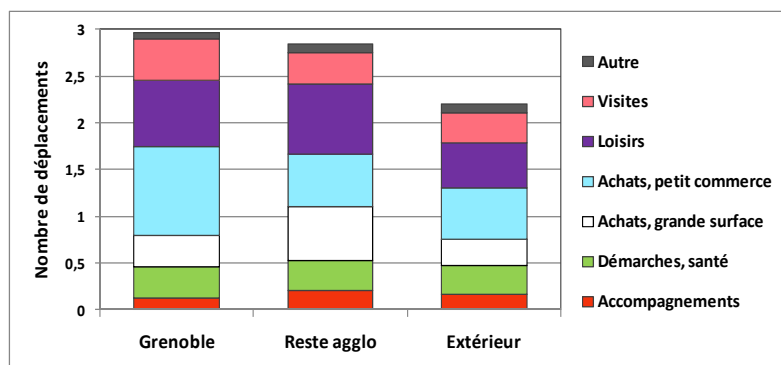
Chez les jeunes comme chez les plus anciennes générations de retraités, les retours au centre, et plus largement les changements de domicile, apparaissent trop marginaux pour constituer une alternative. Le vieillissement des espaces périurbains, qui est en quelque sorte inscrit dans l'histoire des dynamiques de peuplement, laisse entrevoir de nouveaux besoins (résidentiels, de services collectifs, de transport) auxquels les communes périurbaines, longtemps « jeunes », ne sont pas préparées (Ghekière, 2006).

2. Mobilité quotidienne des retraités en espaces peu denses

A une période de la vie où la mobilité « contrainte » est relativement réduite (en comparaison de la période d'activité), l'hypothèse faite implicitement est que le niveau moyen de mobilité observé pour un groupe donne une idée de son insertion sociale et peut également être interprété comme un signe positif de qualité de vie. Mesuré en nombre de déplacements quotidiens, le niveau de mobilité des personnes âgées apparaît nettement plus faible lorsqu'elles résident dans des espaces extérieurs à l'agglomération (inférieur d'un quart à celui des résidents âgés de Grenoble). Ce relatif déficit de mobilité provient d'une moindre fréquence de réalisation de certaines activités extérieures comme les achats (et notamment des achats en grande surface), les loisirs (activités associatives, sportives, culturelles, promenade, etc.), voire les visites, soit des activités parmi les moins contraintes et qui ouvrent sur le monde extérieur. A l'inverse les activités plus contraintes (accompagnement, démarches, y compris santé) sont, en niveau absolu, stables d'une zone à l'autre (Figure 2).

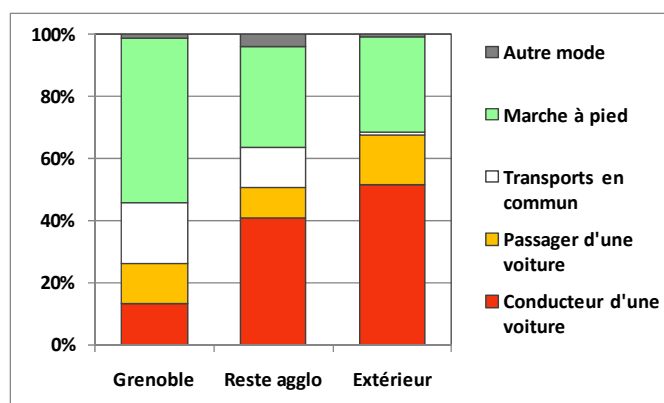
En particulier, la mobilité plus élevée des Grenoblois est d'autant plus notable qu'elle est réalisée par des personnes un peu plus âgées en moyenne (38 % ont plus de 74 ans, contre 28 %). Mais ce sont aussi des personnes avec un niveau d'étude plus élevé que la moyenne (33% ont un diplôme du supérieur contre 22% dans les zones extérieures à l'agglomération), avec une part plus importante d'anciens cadres ou professions intellectuelles (25 % contre 16 %), facteurs favorables à la mobilité de loisirs ou non contrainte. Ce résultat rappelle la forte variabilité des effets de l'âge selon le milieu social. Cette fréquence de déplacement moindre – en moyenne – dans les zones périurbaines traduit aussi un recours très différencié aux modes de transport selon le lieu de vie (Figure 3).

Figure 2 : Répartition des déplacements par motif, chez les 65 ans et plus, selon le lieu de résidence



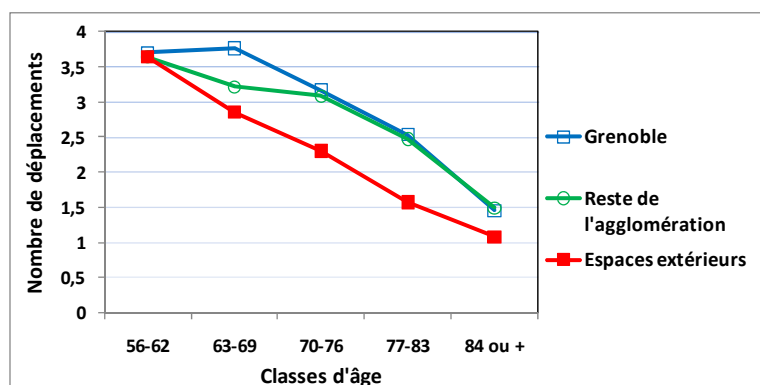
Si la majorité des déplacements se fait à pied dans la commune-centre, le mode pédestre est très minoritaire dès les communes périphériques de l'agglomération et, plus encore, au-delà. Ce qui distingue les secondes des premières, c'est la quasi-absence des transports en commun au profit de la voiture, comme conducteur ou à la place du passager, qui assure plus des deux tiers des déplacements, contre un peu plus de la moitié en banlieue grenobloise, et un quart seulement en zone dense et centrale. Mais, en niveaux absolus, le portrait est un peu différent : les personnes âgées vivant à l'extérieur de l'agglomération grenobloise ne font pas plus de déplacements en voiture que ceux qui résident en banlieue de la grande agglomération iséroise, ils en font nettement moins à pied et en transports en commun. Les ménages âgés n'y sont, en moyenne, pas plus équipés de voiture (62 % contre 65 %).

Figure 3 : Répartition modale selon le lieu de résidence, chez les 65 ans et plus



La distinction de classes d'âges d'amplitude plus réduite permet de visualiser les effets du vieillissement sur la mobilité, à partir de deux indicateurs complémentaires : le nombre de déplacements journalier (Figure 4) et le total des distances parcourues en une journée (Figure 5). Le premier, qui comptabilise identiquement, par exemple, un déplacement à pied dans le voisinage et un déplacement chez le médecin à 5 km, est autant un indicateur de participation ou d'interaction sociale que de mobilité ; le second obtenu à partir des distances estimées, donne une idée de la « maîtrise spatiale », par la capacité à se mouvoir au-delà du quartier de résidence, et donc à utiliser des modes mécanisés.

Figure 4 : Nombre de déplacements quotidien, selon l'âge et le lieu de résidence*



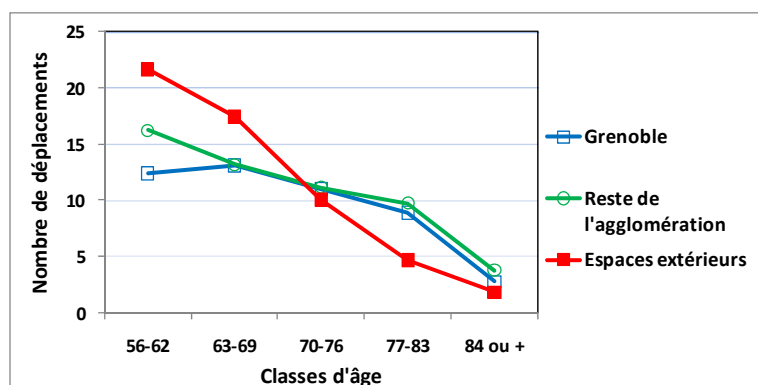
* personnes retraitées ou inactives uniquement

Au passage de la soixantaine, le nombre de déplacements n'est pas inférieur chez les habitants des espaces périurbains, ce n'est qu'ensuite que s'opère un décrochage. Avant 70 ans, ce décrochage est

surtout perceptible par rapport aux habitants de la commune de Grenoble uniquement, puis, entre 70 et 83 ans, avec les habitants de Grenoble et de sa périphérie. L'écart est maximal autour de 80 ans, avant que la mobilité ne se réduise fortement dans l'agglomération et ne se rapproche de celle, très basse des habitants très âgés du périurbain (une moyenne d'un déplacement, ce qui équivaldrait par exemple à une moitié ne sortant pas de son domicile, et l'autre réalisant un simple aller-retour). Dans leur mobilité quotidienne, les retraités résidant dans les espaces peu denses ou loin du centre urbain paraissent subir plus rapidement les effets du vieillissement que ceux de l'agglomération grenobloise.

La prise en considération des distances parcourues sur une journée ne modifie guère ce constat. A l'instar des plus jeunes, à l'orée de la soixantaine, les distances parcourues en moyenne sur une journée sont logiquement plus grandes dans les espaces peu denses : près de 22 km soit 5 de plus qu'en banlieue grenobloise et plus du double par rapport aux résidents de la commune de Grenoble. Cet écart se réduit très fortement dans la soixantaine, disparaît à partir de 70 ans, et les distances parcourues deviennent même inférieures chez les personnes très âgées, alors même que l'environnement dans lequel elles vivent « appelle » en général des destinations plus lointaines. A l'évidence, la moindre fréquence de déplacement en zone peu dense n'est pas contrebalancée, chez les septuagénaires et les octogénaires, par une plus grande portée unitaire des mouvements quotidiens.

Figure 5 : Distance parcourue, selon l'âge et le lieu de résidence (kilomètres parcourus dans la journée)*



* personnes retraitées ou inactives uniquement

3. En périurbain, des mobilités contrastées, un accès à la voiture déterminant

Pour prendre en compte la diversité des zones d'habitation situées au-delà de l'agglomération du point de vue des conditions de déplacement, l'AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise) a élaboré une typologie distinguant quatre grandes zones à l'extérieur de l'agglomération grenobloise, les espaces périurbains diffus à proprement parler, les espaces périurbains réunis autour de (ou dans des) petites villes (dont Voiron), ou bourgs, les zones rurales de plaine et les zones rurales de montagne. Les premiers et les seconds, très majoritairement d'habitat individuel, sont de densité moyenne à faible, mais bien reliés aux grands axes, et disposent de certains commerces dans les pôles. Les espaces ruraux de plaine, de densité faible, sont également caractérisés par un réseau viaire plus limité, et peu ou pas de commerces. Les troisièmes sont caractérisés par des densités *en moyenne* très faibles, un réseau tortueux (routes de montagne), et peu ou pas de commerces également. Les résidents de ces deux derniers espaces ont un revenu par unité de consommation inférieur de 15 % aux résidents âgés du périurbain grenoblois et sont un peu

moins motorisés ; en revanche, ils sont de moyenne d'âge très proche (rural de plaine) ou légèrement plus élevée (rural de montagne).

3.1. Un accès répandu au volant

Si le niveau moyen de mobilité, tous modes de transport confondus, donne une idée de la propension à la mobilité d'un groupe ou d'une catégorie de population particulière, analyser les conditions de déplacement en périurbain nécessite, plus encore qu'en milieu urbain, de distinguer les déplacements pédestres d'une part, et les déplacements réalisés à l'aide d'un mode de transport mécanisé, d'autre part. Les premiers sont nécessairement des mouvements de portée limitée, et donnent une idée des possibilités de rayonnement et d'accès aux activités à partir du domicile et dans ses alentours immédiats. Les seconds dépendent des possibilités d'accès aux véhicules (principalement privés, du ménage ou d'autres personnes, car les possibilités de transport collectif sont réduites). Ainsi, leur niveau donne une idée de la maîtrise de l'espace de vie périurbain, où il est fréquent de devoir « faire des kilomètres », pour se rendre sur les lieux d'activités, quelles qu'elles soient. Or les taux d'accès au(x) véhicule(s) sont différents selon le lieu de résidence. C'est dans les espaces périurbains diffus que la motorisation est la plus répandue parmi les ménages d'âge élevé, et près de trois personnes âgées sur quatre (72 %) ont *a priori* la possibilité de conduire une voiture au quotidien, contre les deux tiers dans les zones rurales de plaine, 57 % dans les zones de montagne et 55 % dans les pôles périurbains (Tableau 2). Si l'on ajoute les 14 % qui ne disposent pas du permis de conduire mais appartiennent à un ménage motorisé et peuvent ainsi accéder au véhicule comme passager, la très grande majorité des retraités du périurbain diffus évolue *a priori* dans un contexte favorable à la pratique automobile.

Tableau 2 : Accès à la voiture* des individus de 65 ans et plus selon le lieu de résidence (%)

	Pas le permis, ménage sans VP	Le permis, ménage sans VP	Pas le permis, VP	Le permis, 1 VP	Le permis, 2 VP ou plus
Agglomération grenobloise	18,0	10,1	12,0	45,2	14,6
Espaces périurbains bourgs	24,3	7,6	13,5	35,3	19,3
Espaces périurbains diffus	11,0	2,5	14,2	39,1	33,2
Espaces ruraux de plaine	12,8	4,2	14,7	47,6	20,7
Espaces ruraux de montagne	21,1	6,9	24,1	36,8	11,1
<i>Ensemble du périmètre</i>	<i>17,1</i>	<i>7,7</i>	<i>14,1</i>	<i>43,2</i>	<i>17,8</i>

* obtenu en croisant la détention individuelle du permis de conduire et le nombre de voitures particulières (VP) du ménage

3.2. Des traits de mobilité qui oscillent entre l'urbain et le rural

Pour autant, en périurbain diffus et plus encore dans les autres espaces extra urbains peu denses, les déplacements mécanisés chutent très nettement après 75 ans (Tableau 3). Cette restriction de la mobilité est d'autant plus forte que l'on va vers des espaces peu denses ou isolés (espaces ruraux de plaine, et plus encore, de montagne).

De manière générale, les écarts hommes – femmes sont bien plus grands chez les plus âgés, en périurbain diffus comme en zones rurales. En périurbain diffus, avant 75 ans, les écarts de niveau de mobilité entre hommes et femmes tendent à se réduire et à se rapprocher de ceux observés dans l'agglomération, à la différence des espaces ruraux ou des espaces périurbains en bourgs. Aux âges élevés en revanche, le mode de vie urbain apparaît plus favorable à une mobilité fréquente et régulière. A cette mobilité mécanisée, il faut en effet ajouter les sorties à pied, qui ne se résument

pas seulement aux achats dans les petits commerces ou au marché dans les zones fortement urbanisées.

Tableau 3 : Nombre journalier de déplacements réalisés à l'aide d'un moyen mécanisé selon le lieu de résidence, le sexe et la classe d'âge

	Femme 65-74 ans	Femme 75 ans et plus	Homme 65-74 ans	Homme 75 ans et plus	Ensemble
Agglomération grenobloise	1,82	1,06	2,33	1,55	1,73
Espaces périurbains denses	1,43	1,15	2,60	1,26	1,64
Espaces périurbains diffus	1,90	0,71	2,54	1,70	1,86
Espaces ruraux de plaine	1,52	0,61	2,64	1,45	1,66
Espaces ruraux de montagne	0,81	0,33	2,25	0,38	0,99
<i>Ensemble du périmètre</i>	<i>1,65</i>	<i>0,88</i>	<i>2,42</i>	<i>1,37</i>	<i>1,65</i>

La prise en compte d'un facteur complémentaire à ces deux variables, le fait de vivre seul ou en couple, nous amène aux limites statistiques de l'échantillon pour certains groupes ; en particulier on ne dispose plus d'une taille d'échantillon suffisante pour analyser les conditions de mobilité des hommes des différents types de lieux de résidence et catégories d'âge. Alors que dans l'agglomération grenobloise, vivre en couple se traduit par un niveau de mobilité plus élevé que celui des personnes seules (un déplacement de plus environ, dont une moitié est réalisée en mode mécanisé), ce n'est pas le cas en milieu périurbain diffus, où le niveau de mobilité est proche et relativement réduit dans les deux cas. Toutefois, cette divergence ne se confirme pas chez les 75 ans et plus, et il est difficile de savoir si cela constitue un fait durable ou plus conjoncturel, ou encore un simple accroc statistique lié à des sous-échantillons de taille limitée².

Mais plus que le genre et le statut matrimonial, c'est le fait de disposer ou non de la voiture dans le ménage qui donne à voir les niveaux de mobilité les plus tranchés (Tableau 4). En particulier, dans les différents lieux de vie, à accès égal à la voiture, les femmes utilisent le véhicule et plus généralement se déplacent presque aussi fréquemment que les hommes. Cette observation nous paraît conforter le constat fait par Delbès et Gaymu sur les différences de pratiques d'activités observées entre hommes et femmes âgés : « *L'explication de la quasi-totalité de ces contrastes est à rechercher dans les caractéristiques sociodémographiques des uns et des autres. Si les femmes étaient moins souvent veuves, en moins bonne santé et avec de moindres revenus, leur vie ne serait guère différente de celle des hommes* » (Delbès, Gaymu, 2003, p. 161).

L'effet de l'accès au volant est certes en partie trompeur car il reprend partiellement des effets de l'âge, l'âge moyen des individus étant nettement plus élevé dans les ménages non motorisés. En revanche, chez les hommes comme chez les femmes dont le ménage ne possède pas de véhicule, l'influence du milieu de vie émerge très clairement. Si la mobilité mécanisée est basse au sein de la métropole quand le ménage est sans véhicule, elle se maintient tout de même aux alentours d'un déplacement par jour. Dans les milieux peu denses, qu'ils soient périurbains ou ruraux, elle s'établit à des niveaux encore deux fois moindres. Rappelons qu'une moyenne de 0,5 déplacement est atteinte si, par exemple, un jour donné, un quart seulement des membres d'une catégorie réalise un aller-retour à l'aide d'un mode mécanisé, les trois quarts restants se déplaçant uniquement à pied au cours de la journée... ou pas du tout. Les possibilités de se faire accompagner par des voisins ou des parents pour certains motifs comme une visite chez le médecin, observées dans d'autres milieux

² Les deux groupes en question comptent 78 individus (femmes de 65-74 ans en couple), et 27 (femmes de 65-74 ans vivant seules).

périurbains (Berger et al., 2008) sont sans doute bien réelles, mais elles sont loin de remplacer le fait d'accéder à sa voiture. A l'opposé, en périurbain, comme en environnement urbain, l'équipement du ménage en voiture(s) se traduit en moyenne par plus d'un aller-retour quotidien (2,3 à 2,6 déplacements en moyenne pour les hommes, et de l'ordre de 2,2 chez les femmes).

Tableau 4 : Nombre de déplacements (mécanisés / tous modes) réalisés par les hommes et les femmes de 65 ans et plus selon le lieu de résidence et l'équipement du ménage en voiture

	Femme ménage non motorisé	Femme ménage motorisé	Homme ménage non motorisé	Homme ménage motorisé
Agglomération grenobloise	0,95 / 2,16	2,21 / 3,25	0,99 / 2,52	2,27 / 3,54
Espaces périurbains denses	0,78 / 1,90	2,22 / 3,28	0,24 / 1,28*	2,60 / 3,08
Espaces périurbains diffus	0,52 / 0,96	2,26 / 2,63	0,36 / 1,47*	2,49 / 2,97
Espaces ruraux de plaine	0,48 / 1,04	1,90 / 2,54	0,16 / 0,85*	2,45 / 2,94
Espaces ruraux de montagne	0,34 / 1,37	1,47 / 2,41	0,12 / 0,81*	1,85 / 2,73
<i>Ensemble du périmètre</i>	<i>0,75 / 1,76</i>	<i>2,12 / 2,99</i>	<i>0,63 / 1,85</i>	<i>2,31 / 3,23</i>

* effectifs faibles, entre 15 et 25 individus selon les groupes

Lorsqu'ils sont concentrés autour de pôles secondaires ou de bourgs, les espaces périurbains apparaissent dans les normes de mobilité des résidents âgés motorisés caractéristiques des milieux urbains. Les espaces périurbains (dont le périurbain diffus) se distinguent en revanche de l'agglomération par les faibles possibilités de mobilité, mécanisée ou pédestre qu'ils offrent aux ménages âgés sans voiture, trait qui les rapproche très nettement des zones plus rurales, la densité d'habitat apparaissant comme un facteur déterminant des niveaux de mobilité des personnes âgées. (Corget, 2007).

Conclusion

Si la non-connaissance par les EMD des déplacements locaux de week-end constitue une limite aux analyses menées pour appréhender les schémas de mobilité quotidiens et l'insertion sociale qu'ils favorisent, les résultats issus du périurbain grenoblois nous paraissent toutefois apporter différents éléments d'éclairage. Plus encore qu'en centre urbain, pouvoir conduire une automobile apparaît comme le « support » (au sens développé par Caradec, 2004b) principal de la mobilité personnes âgées résidant dans des espaces peu denses et son rôle devrait encore se renforcer dans les dix prochaines années, avec l'achèvement du mouvement de rattrapage de l'accès féminin au permis de conduire et l'expérience accumulée en matière de conduite d'un véhicule. Réponse quasi exclusive à l'éloignement des lieux d'activités, ce modèle apparaît fragile, peut-être moins pour des raisons de coût de la mobilité comme chez les périurbains actifs, que pour des raisons liées au processus de vieillissement lui-même. Tout particulièrement pour les femmes, l'impact de l'âge sur la mobilité apparaît particulièrement marqué dans les espaces périurbains ou à dominante rurale.

Certes, les différences d'âge observées à une unique date peuvent recouvrir implicitement des effets de génération. Par exemple, le fait que les générations successives de femmes s'appuient de plus en plus sur leur expérience de la conduite automobile, tend à amplifier les écarts observés selon l'âge à la date de l'enquête ; les conclusions auxquelles on peut aboutir peuvent s'en trouver largement modifiées. Les implications peuvent en effet en être positives pour le devenir des mobilités périurbaines aux âges élevés, si les femmes sont de plus en plus nombreuses à garder la capacité de conduire après un éventuel veuvage ou en cas de difficulté physique de l'époux. Les femmes étant

bien plus fréquemment touchées par le décès du conjoint et par le fait de vivre seules que les hommes, ces évolutions devraient les concerner au premier chef (Delbès et Gaymu, 2005).

On peut également objecter, à juste titre que, à l'âge de la retraite également, la distance est tout autant sociale que physique (Pennec, 2006). De même que la proximité de la famille est parfois contrainte et qu'inversement la distance avec les proches parents ne réduit pas forcément la fréquence des contacts (Bonvalet, Lelièvre, 2005) et qu'il ne suffit pas d'avoir des voisins pour voisiner (Drulhe et al., 2007), les opportunités d'activités ou de sociabilités ouvertes par la ville dense à leurs résidents âgés ne se traduiront par des pratiques effectives que si les caractéristiques sociales, le capital culturel, l'état de santé, ou encore l'histoire résidentielle et le parcours individuel de la personne vieillissante le permettent... On pourra ajouter, enfin, que l'immobilité un jour donné (qui par ailleurs ne signifie pas nécessairement une sédentarité sur une période plus longue) ne se vit peut-être pas de la même manière quand on dispose d'un jardin ou lorsque l'on vit en appartement... Et enfin, qu'une mobilité restreinte n'est pas forcément synonyme de désinsertion sociale.

Et pourtant, ces traits statistiques dominants et ces écarts observés entre milieux de vie nous paraissent révélateurs, sinon de situations forcément problématiques aujourd'hui, tout au moins d'enjeux pour l'avenir des espaces périurbains. Le recours de plus en plus généralisé et massif aux voitures particulières n'est-il pas, simultanément, porteur de risques pour la mobilité des plus âgés de leurs habitants ? En se généralisant encore un peu plus au sein des populations âgées, le « modèle du tout automobile » ne risque-t-il pas de bloquer l'émergence de solutions autres, que ce soit en termes d'aménagement de l'espace, de services localement adaptés aux différentes générations de retraités, de renforcement de centralités périphériques ou encore de formes de transport alternatives à la voiture telle qu'elle est utilisée actuellement, à savoir dans un cadre très largement privatif ? Cette recherche d'alternatives risque pourtant de se révéler d'autant plus nécessaire que les nouvelles générations de retraités périurbains, plus urbaines que rurales et habituées depuis de nombreuses années à une mobilité allant de soit, pourraient en ressentir et en exprimer plus vivement le besoin, en particulier lorsque les difficultés de conduite d'une voiture viendront à réduire leur autonomie au quotidien.

Bibliographie

- Baccaïni B., Sémécurbe F. (2009), La croissance périurbaine depuis 45 ans, *Insee Première*, n°1240.
- Banister D., Bowling A. (2004), Quality of life for the elderly: the transport dimension, *Transport Policy*, Vol. 11, n°2, pp. 105-115.
- Berger M., Rougé L., Thomann S., Thouzellier Ch. (2008), *Vieillir en pavillon : mobilités et immobilités des personnes âgées dans l'espace périurbain*, rapport pour le PUCA, LADYSS - CRESO/ESO CIRTA / IAR – LISST.
- Bonvalet C., Lelièvre E. (2005), Relations familiales des personnes âgées, *Retraite et Sociétés*, n°45, pp. 43-67.
- Caradec V. (2004a), *Vieillir après la retraite. Approche sociologique du vieillissement*, Paris, P.U.F.
- Caradec V. (2004b), Les "supports" de l'individu vieillissant. Retour sur la notion de "déprise", in V. Caradec, D. Martucelli (éds), *Matériaux pour une sociologie de l'individu. Perspectives et débats*, Villeneuve d'Ascq, Presses Univ. du Septentrion, pp. 25-42.
- Castaigne M., Hubert J.-P., Toint Ph. (2003), *La mobilité des aînés en Wallonie*, Namur, Presses Univ. de Namur.
- CETE de Lyon (2008), *Modèle multimodal des déplacements de la région grenobloise*, rapport pour l'AURG et le SMTC, Lyon.
- CERTU (2002), *Mobilité et seniors*, Club Mobilité du CERTU, Actes de la journée du 12 mars 2002.
- CERTU (1998), *L'enquête ménages déplacements "Standard CERTU" Guide méthodologique*, Lyon, éd. du CERTU. Nouvelle édition en 2008.
- Clément S., Mantovani J., Membrado M. (1995), *Vieillesse et espaces urbains. Modes de spatialisation et formes de déprise*, rapport pour le PirVilles, CNRS.

- Corget R. (2007), *La mobilité des personnes âgées dans la région urbaine grenobloise. Les conséquences sociales du type d'accès à la voiture particulière*, mémoire de master 2 recherche Transports - Espace - Réseaux, Lyon, Univ. Lyon 2 - ENTPE.
- Delbès Ch., Gaymu J. (2003), *La retraite quinze ans après*, Paris, INED, coll. "Les Cahiers de l'INED", n°154.
- Delbès Ch., Gaymu J., (2005), Situations matrimoniales des ménages et des personnes âgées : quelles évolutions ?, *Retraite et Sociétés*, n°45, pp. 69-87.
- Drulhe M., Pervanchon M. (2002), *Vieillir et conduire : usages et représentations. Les enjeux de la mobilité et la sécurité routière au cours de la vieillesse*, Rapport pour la MAIF, Toulouse, CERS.
- Drulhe M., Pervanchon M. (2004), Le vieillissement à l'épreuve de la conduite automobile. S'arrêter au nom de la santé ?, in F.-X. Schweyer, S. Pennec, G. Cresson, F. Bouchayer (2004), *Normes et valeurs dans le champ de la santé*, Rennes, Éd. ENSP.
- Drulhe M., Clément S., Mantovani J., Membrado M. (2007), L'expérience du voisinage : propriétés générales et spécificités au cours de la vieillesse, *Cahiers Internationaux de Sociologie*, n°123, pp. 325-339.
- Dumont G. F (2006), Tendances et perspectives de la gérontocroissance urbaine, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°100, pp. 39-42.
- Ghekière J.-F. (2006), La distribution des âges dans la ville. Le vieillissement des espaces urbains conçus pour des populations jeunes, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°100, pp. 7-12.
- Legrand M. (2005), *Importance et conséquences du vieillissement de la population en milieu périurbain*, étude pour la DRE Rhône-Alpes, CETE de Lyon.
- Lord S., Joerin F., Thériault M. (2009), Évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards âgés, *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, document 444, mis en ligne le 23 mars 2009. <http://cybergeo.revues.org/index22090.html>.
- Luxembourg N. (2005), La mobilité des personnes âgées en banlieue pavillonnaire, in L. Bonnet, L. Bertrand (éds), *Mobilités, habitat et identités*, Paris, INED, coll. "Documents de travail", n°132, pp. 53-60.
- Metz D. (2000), Mobility of older people and their quality of life, *Transport Policy*, Vol. 7, n°2, pp. 149–152.
- Pennec S. (2006), Les pratiques de la ville entre anonymat et proximité, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°100, pp. 51-58.
- Pochet P. (1995), *Mobilité quotidienne des personnes âgées en milieu urbain : évolutions récentes et perspectives*, Thèse de Doctorat de l'Université Lumière Lyon 2, Mention Sciences Economiques : Economie des Transports, Lyon.
- Pochet P. (2005), Mobilité quotidienne et accès à la voiture chez les citadins âgés : évolutions et enjeux, in A. Aguilera, J.-L. Madre, D. Mignot (éds), *Les villes ont-elles achevé leur transition ? Actes des Seizièmes Entretiens Jacques Cartier*, Arcueil, INRETS, Actes n°99, pp. 193-212.
- Séguin A.-M., Apparicio P. (2005), La banlieue montréalaise sous le choc du vieillissement : la recherche de nouvelles formes de centralités, in A. Aguilera, J.-L. Madre, D. Mignot (éds), *Les villes ont-elles achevé leur transition ? Actes des Seizièmes Entretiens Jacques Cartier*, Arcueil, INRETS, Actes n°99, pp. 213-231.
- SMTC (2004), *EMD 2002 – Livre I - Le territoire d'étude*, SMTC, Grenoble.
- SMTC (2005), *Enquête Ménage Déplacements. Livret 1 : la région grenobloise*, SMTC, Grenoble.
- Tabaka K. (2009), *Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne. Etude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*, thèse de Doctorat de Géographie, Grenoble, Univ. Joseph Fourier Grenoble I.