



HAL
open science

Accéder aux ressources (péri)urbaines au fur et à mesure du vieillissement.

Sandra Thomann

► **To cite this version:**

Sandra Thomann. Accéder aux ressources (péri)urbaines au fur et à mesure du vieillissement.: Stratégies d'adaptation des périurbains âgés de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix. Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail "Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale" de l'AISLF, Mar 2011, Grenoble, France. halshs-00642671

HAL Id: halshs-00642671

<https://shs.hal.science/halshs-00642671>

Submitted on 18 Nov 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.

COMMUNICATION AU COLLOQUE MOBILITES SPATIALES ET FLUIDITES SOCIALES 2011 :
Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions

Grenoble, 24 et 25 mars 2011

11ème colloque du groupe de travail « Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale »
de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française (AISLF)

**Accéder aux ressources (péri)urbaines
au fur et à mesure du vieillissement.
Stratégies d'adaptation des périurbains âgés
de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix**

Thomann Sandra, Urbaniste - Post Doct CIRTA

Université Paul Cézanne Aix-en-Provence, Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional, Centre
Interdisciplinaire de Recherche sur les Territoire et leur Aménagement

Colloque MSFS
*« Mobilités spatiales et ressources métropolitaines :
L'accessibilité en question ».Grenoble 24 – 25 Mars 2011.*

***« Accéder aux ressources (péri)urbaines au fur et à mesure du vieillissement.
Stratégies d'adaptation des périurbains âgés de la Communauté
d'Agglomération du Pays d'Aix »***

Thomann Sandra

Urbaniste - Post Doct CIRTA

Université Paul Cézanne Aix-en-Provence, Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional, Centre Interdisciplinaire de Recherche sur les Territoire et leur Aménagement

Aujourd'hui, le vieillissement démographique touche les couronnes périurbaines les plus anciennement urbanisées (Ghekière, 2006, Desprès, Lord 2002). En effet, deux ménages de retraités et d'inactifs âgés sur trois habitent une maison individuelle, sont propriétaires de plus de 40 % du stock de pavillons en France métropolitaine et fortement attachés à leur patrimoine (Bonvalet, 2007). Parmi ces ménages âgés pavillonnaires, près de 2 sur 3 résident dans des communes rurales ou périurbaines (Berger et alii).

Pour continuer à vivre dans leur maison, les habitants âgés doivent alors composer avec l'étalement des fonctions urbaines dans un système organisationnel dépendant de l'automobile (Dupuy, 2006) et adapter leurs modes de vie au fur et à mesure de leur avancée en âge et de l'évolution de leur rapport à l'automobilité (concept qui traduit la capacité et les compétences des personnes à vivre dans un système automobile en mobilisant compétences, savoir-faire, réseaux sociaux).

Si les études de la mobilité quotidienne des personnes âgées montrent bien une chute du nombre de déplacements et une baisse de la mobilité automobile à partir de 75 ans (Pochet, 2010), il convient de souligner l'importance que revêt la mobilité pour les personnes qui vieillissent. La possibilité d'assurer un déplacement entre « un ici et ailleurs » permet en effet aux personnes âgées d'assurer un ancrage et une continuité dans le monde (Membrado, 2010). Les habitants âgés vont alors déployer des stratégies en puisant dans leur compétence d'automobiliste pour continuer à accéder aux ressources urbaines ou périurbaines. Ces stratégies ont un rapport avec l'usage de l'automobile, mais aussi avec la qualité de l'entourage social qui peut pallier à la perte de mobilité automobile et qui conditionnent les formes du « bien vieillir ». Ces stratégies sont aussi en lien avec les conditions d'une offre de transport alternative à la voiture et interrogent les politiques locales de transport.

La communication s'appuiera sur les résultats croisés d'une thèse (Thomann, 2009) et d'une recherche intitulée « Vieillir en pavillon : mobilités et immobilités des personnes âgées dans les espaces périurbains »¹ (Berger et alii, 2010).

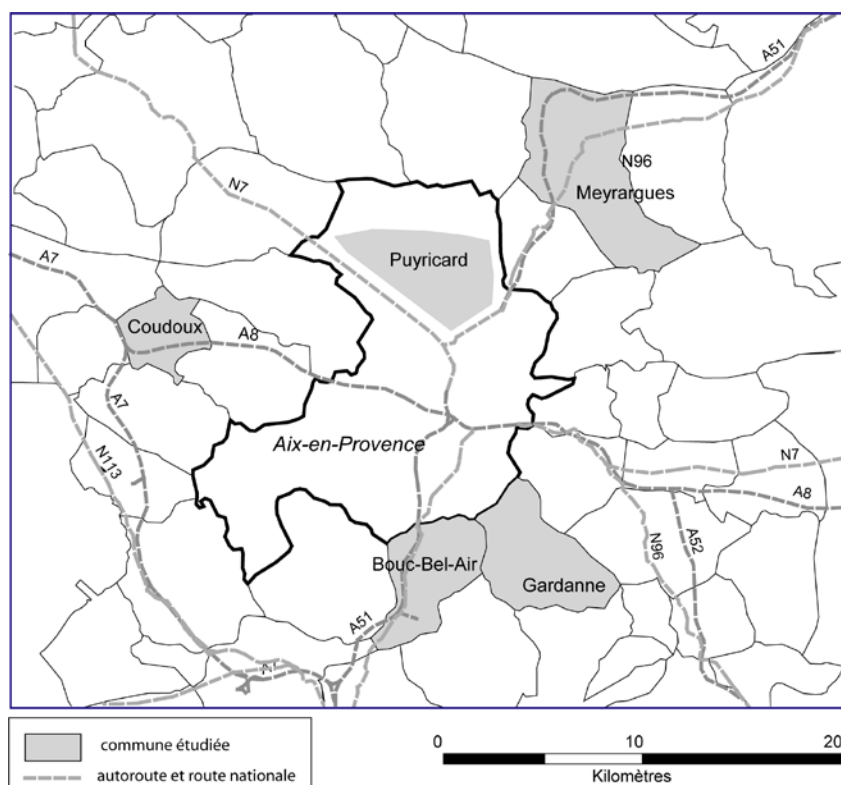
¹ Dans le cadre de l'appel d'offres Plan Urbanisme Construction et Architecture (2006), regroupant : CIRUS-Cieu (CNRS) de l'Université de Toulouse-le Mirail, CIRTA-Institut d'Aménagement Régional d'Aix-en-Provence, LADYSS (CNRS) de l'Université Paris 1-

Terrains et méthodologie

Les terrains étudiés sont situés dans l'aire urbaine d'Aix-Marseille, où la morphologie de la périurbanisation se décompose en « archipels d'îlots », faisant alterner les zones d'urbanisation peu denses, des zones agricoles, des zones naturelles. L'espace périurbain n'est pas considéré au sens de l'INSEE mais plutôt comme l'ensemble des tissus, caractérisés par des faibles densités résidentielles, une moindre densité de services et d'équipements, et une offre limitée de transports collectifs.

Le choix des communes vise à rendre compte de différenciations en matière d'équipements et de compositions sociales. Les communes de Bouc Bel Air, Coudoux et Puyricard situées dans la première couronne périurbaine aixoise sont accessibles, mieux équipées : la catégories des cadres y est sur représentée. Plus éloignées d'Aix-en-Provence (entre 15 et 20 km), deux autres communes ont des compositions sociales avec des catégories plus modestes (ouvriers et employés) : la commune de Meyrargues est peu équipée, tandis que celle de Gardanne plus importante et plus atypique (ancien bassin minier) est dotée de nombreux services (commerces, santé, loisirs).

Carte 1 : Localisation des communes enquêtées dans l'espace périurbain d'Aix-Marseille.



Réalisation : Françoise Desbordes.

L'analyse est issue d'entretiens semi directifs proches de la méthode de l'entretien compréhensif (Kaufmann, 1999). L'objectif est d'accéder à des informations biographiques sur le rapport à l'habitat et à la mobilité qui permettent de cerner l'intégralité des parcours des enquêtés. Cette méthode vise à faire émerger le sens et les logiques inhérentes aux trajectoires individuelles. L'analyse thématique s'organise autour des rapprochements des trajectoires repérées. Ces entretiens enregistrés ont été menés au domicile de personnes âgées de plus de 65 ans propriétaires de maison individuelle depuis plus de 10 ans, continuant à conduire, mais éprouvant quelques gênes à la mobilité automobile (41 entretiens semi directifs enregistrés) ; et auprès d'élus et des responsables de services de l'urbanisme et de l'action sociale (10 entretiens). Les objectifs étaient d'appréhender qualitativement, la manière dont les périurbains avancent en âge dans leur maison individuelle et les modifications perçues dans leur mode d'habiter (rapport au quartier, à la ville mais aussi à l'automobile).

Stratégies d'adaptation à la mobilité automobile des périurbains âgés

Dans les espaces périurbains, l'usage intensif et quasi exclusif de l'automobile contribue à produire un système organisationnel dans lequel les personnes ont appris à développer des aptitudes ou des compétences en matière d'automobilité (Dupuy, 2006). Cet environnement spatial est bien connu des habitants âgés qui résident depuis plusieurs décennies dans leur maison. Ils ont d'ailleurs vu cet environnement se transformer avec le temps, et il convient, ici de souligner, que certaines communes de premières couronnes commencent à être bien équipées en matière de commerces, services à la personne et avec l'émergence de centralités périphériques.

L'effet de l'environnement sur la construction identitaire des individus n'est pas neutre et prend une importance significative au moment du vieillissement, avec le processus majeur de la déprise (progressive ou brutale) avec cet environnement (Clément et alii, 1995). Le rapport à l'automobile va faire l'objet d'un travail de négociation avec les transformations de l'individu et de l'environnement extérieur. Cette négociation étant basée sur un principe d'économie des forces et de réductions des risques (Menbrado, 2010).

Vers une automobilité négociée

Cette négociation va se traduire par des arbitrages sur les lieux de destinations, les temporalités, les contraintes connues. Les habitants rencontrés s'inscrivent dans ces logiques de réduction des risques au niveau de leur rapport à l'automobile et d'économie de forces. Le capital de mobilité acquis au cours du temps est géré dans des attitudes préventives, de précaution du point de vue de la personne elle-même, et ce comportement traduit dans le processus de vieillissement une manière d'être toujours acteur de sa vie.

Ce travail de négociation aboutit par exemple à ce que le déplacement quotidien en voiture devient une sortie qui s'organise et à laquelle on se prépare. Progressivement, la personne va devoir tenir compte des temps de repos et de récupération nécessaires à

une telle sortie. La distance, les itinéraires, les heures, les conditions météorologiques sont autant de facteurs qui conditionnent le déplacement. Ainsi, progressivement, ces personnes choisiront des créneaux horaires qui leur semblent plus avantageux, grouperont leurs activités sur un jour généralement fixé à l'avance. « *En principe, on se débrouille pour tout cibler sur une seule journée. On va se débrouiller, si on sort une journée, je sors la voiture le matin, on fait tout dans la journée même si on a une course à l'extérieur, comme ça on sort qu'une fois dans la semaine. Si j'ai besoin de sortir la voiture, je la sortirai, mais j'aime pas sortir ma voiture pour rien. Voilà, c'est une fois par semaine. On groupe tout, on programme tout, on fait une petite liste et on y va* », (H, Bouc Bel Air). Le discours présente ici une rationalisation du déplacement qui s'assimile à une stratégie d'économie des forces mais aussi d'intériorisation de normes et de valeurs de ce qui constitue le mode de vie périurbain. Dans le même temps, ces déplacements tiennent lieu de routines qui garantissent à la personne une certaine sécurité ontologique car ces déplacements vont être des repères temporels structurants qui participent à une occupation active du temps. Les destinations sont aussi choisies en fonction de la connaissance accumulée des itinéraires, des temps de parcours, des possibilités de stationnement, des difficultés de circulation. Les déplacements se réalisent sur des itinéraires connus et mémorisés « *Je vais quand même des fois à plan de Campagne. Ça j'y vais parce que c'est toujours à droite. Je prends l'autoroute à droite et après Plan de Campagne, c'est à droite aussi* », (F, Bouc Bel Air). L'itinéraire est ici intégré dans le système cognitif de la personne.

Aller moins loin, mais en voiture

Au fur et à mesure, de l'avancée en âge ou de ses défaillances physique, la personne âgée va modifier ses pratiques spatiales : diminution du nombre déplacements quotidiens et modification des lieux de destination. Alors que l'installation périurbaine a tendance à générer un zapping territorial sur des aires aux contours flous et souvent éloignées du domicile, les enquêtes menées auprès d'habitants âgés expriment un abandon de certaines destinations éloignées du domicile. Quand il n'y a pas de causes brutales, cet abandon est progressif. Les personnes vont le justifier par le manque d'envie « *ça ne me dit plus rien d'aller en ville* », (F, Puyricard) alors qu'elles avaient jusque là fait d'énormes efforts pour continuer à vivre selon un mode de vie périurbain.

En fait, l'abandon de certaines activités ou espaces participe d'un processus de déprise de territoires réalisé davantage dans un souci de se protéger et de s'extraire d'un environnement qui renvoie l'image du vieillissement. Cet abandon de certaines destinations ne va pas sans substitutions et sélections d'espaces et d'activités, traversés par le souci de moins s'exposer à des risques automobiles. Les habitants rencontrés recomposent leur territoire quotidien en opérant une sélection vers des espaces qui les rassurent et où ils ne se sentent pas agressés par l'environnement.

Tout d'abord, les espaces faciles d'accès et fonctionnels sont privilégiés. Les petites zones périphériques sont aussi sinon appréciées, du moins utilisées car toujours situées « à portée de voiture », elles permettent ainsi d'éviter les centres villes (ou villages) et leurs problèmes de stationnement. Là aussi, les possibilités de stationnement, et le fait de ne pas avoir à marcher, incite les personnes âgées à s'y rendre facilement. « *La grosse question en vieillissant, c'est le déplacement et la facilité de stationner* », (H, Puyricard). D'autant plus que la voiture est souvent un moyen de continuer à se déplacer alors que

l'on peut éprouver des difficultés pour marcher. La facilité du stationnement conditionne les relations sociales que l'on peut ainsi préserver. « *Mais je vais plus à Marseille. Je vais qu'aux endroits où je sais où me garer. Alors je vais chez mon amie à Pertuis parce que je sais que de là je peux me garer* », (F, Bouc Bel Air).

En vieillissant, les individus vont élaborer des stratégies d'évitement de confrontations temporelles dans des espaces temps peu accueillants pour les personnes âgées (Menbrado, 2010). Le stationnement (coûts et difficultés pour se garer), les difficultés à marcher en ville, la mixité urbaine font que les grandes surfaces, ou les commerces de périphérie offrent de grands avantages. Ils sont faciles d'accès, avec des parkings gratuits. « *L'avantage, à Plan-de-Campagne, c'est que vous parquer devant, vous n'avez pas à courir des kilomètres, et à l'intérieur vous avez tous les magasins* » (F, Gardanne). Les grandes surfaces sont climatisées et offrent un univers sécurisant pour ces habitants âgés, qui sont issus d'une génération qui a eu l'habitude de consommer en grande surface. « *Oui à cette saison ça me fait passer le temps, et dès fois j'y vais-je prends un bouquin et je lis un peu des trucs....et je passe deux heures (rires). Quand vraiment...l'hiver, quand il fait froid ou quoi. Je passe une heure ou deux* », (H, Puyricard). La grande surface offre l'avantage d'un sentiment de sécurité (caméras, vigiles..) à la différence de la ville, où l'on peut se faire bousculer ou faire de mauvaises rencontres. Ainsi on constate un abandon au fur et à mesure des problèmes de mobilités physiques du centre ville aixois au profit de grandes surfaces mais aussi de petites centralités périphériques que les personnes âgées aiment bien fréquenter.

Pour atteindre ces destinations, la voiture reste le mode préférée des personnes âgées, d'autant plus que certaines zones ne sont accessibles qu'en voiture. Pour pouvoir prendre le bus il faut que l'arrêt de bus soit à une distance raisonnable du domicile, ce qui est loin d'être le cas dans les zones de faibles densités. Néanmoins, il existe des localisations, à la campagne et à proximité des axes de desserte, à partir desquels personnes âgées vont pouvoir prendre le bus pour aller en centre ville d'Aix-en-Provence. Leurs motivations premières sont souvent l'inaccessibilité du centre en voiture, le coût du stationnement d'autant plus qu'il existe une tarification spécifique pour les plus de 65 ans. Pour une personne dont les capacités physiques sont défaillantes, prendre le bus n'est pas chose aisée : il faut attendre à des arrêts, monter de hautes marches, puis après circuler dans la ville, ce qui pose aussi problème. Les ruptures de charges, les difficultés de marcher en milieu urbain sont des éléments qui rebutent facilement la personne âgée à aller vers les centres villes.

Un entourage social qui assure le maintien des personnes âgées en périurbain.

La capacité à se maintenir en périurbain va dépendre de la structure du ménage (présence ou non d'un conjoint) et de disponibilité des réseaux d'entraide (famille, proches, voisins), du revenu et, de la disposition de services à domicile. En effet, les personnes qui avancent en âge et qui souhaitent demeurer dans leur domicile le plus longtemps possible, doivent composer avec leur entourage social pour leurs besoins de mobilités. La notion d'entourage social est ici limitée à la présence de la famille et à la proximité géographique que peut offrir le voisinage. Les personnes rencontrées témoignent d'expériences de vieillissement dans laquelle la qualité de cet entourage

social, les effets de contextes résidentiels apportent un éclairage sur les manières plurielles de vieillir mais aussi sur les aides qui peuvent être apportées en termes de mobilités.

Le soutien mutuel du couple à la mobilité

Vieillir en périurbain est souvent une partie qui se joue à deux au niveau du couple dans le sens où le couple va se soutenir mutuellement, tant dans ses pratiques domestiques, que dans sa mobilité quotidienne. D'ailleurs, au niveau de la structure des ménages parmi les retraités, deux personnes sur trois vivent en pavillon et il y a deux fois moins de personnes seules en pavillon qu'en appartements (Berger et alii.). Ainsi, pour pouvoir continuer à vivre en périurbain l'habitant doit avoir dans son jeu un certain nombre d'atouts, qu'il maîtrise plus ou moins bien et qu'il va essayer de préserver : être en relative bonne santé, continuer de se servir de sa voiture, et être accompagné de son conjoint. Un des atouts vient à se dérober et c'est souvent le signal vers un changement résidentiel. Dans la stratégie du couple qui est « tenir le plus longtemps », la mobilité est un des atouts du maintien dans la maison. Quand un des deux conjoints, ne peut plus conduire, l'autre prend le relai. Ainsi des femmes âgées qui avaient peu conduit durant leur vie se sont obligées de reconduire face à l'incapacité de conduire du mari. Le couple apparaît comme un soutien à la mobilité et celle-ci fait apparaître de nouveaux arbitrages. « *Quand on peut pas conduire, il y en a toujours un qui peut* », (F, Puyricard). D'une manière traditionnelle et eu égard à la classe d'âge du corpus, ce sont souvent les hommes qui conduisent quand le déplacement se fait en couple. Mais le cas d'une dame, qui s'est remise à conduire (quand son mari a eu des problèmes de santé invalidants), alors qu'elle n'aimait pas la conduite, et que son mari ne la laissait pas conduire auparavant, illustre, ici, les efforts consentis pour demeurer dans la maison. Il y a une entente qui se crée au sein du couple pour savoir qui conduira le plus, pour quels types de trajets. Le déplacement devient progressivement un acte qui se partage. Les personnes ont plus de temps, font attention aux dépenses et il n'est pas rare qu'elles aillent par exemple ensemble à Aix pour ensuite mener chacune de son côté des activités séparées.

Un entourage familial mobilisé

La majorité des personnes interrogées ont de la famille dans une relative proximité. L'entourage familial peut alors pallier à la défaillance de mobilité automobile en offrant une assistance variable en fonction des contextes familiaux, des temps disponibles, des possibilités de synchronisation des emplois du temps. Il est ainsi sollicité pour apporter des courses, des médicaments ou pour des sorties un peu obligées comme la visite à un médecin. Le soutien qu'il peut apporter relève d'avantage de la visite, plus ou moins régulière, que de l'accompagnement pour une sortie hors domicile.

Cependant certaines activités ou sorties auxquelles les personnes sont attachées peuvent continuer à être poursuivies à la condition d'avoir un accompagnant. Monsieur M. (76 ans, Puyricard) continue à aller voir des matches de foot à Marseille parce que c'est son petit fils qui l'accompagne et le conduit. De même, que Mme C (80 ans, Coudoux) apprécie que ses enfants ou d'anciens amis encore mobiles viennent la chercher le dimanche pour aller déjeuner chez eux ou la sortir au restaurant « *Je suis très souvent invitée, que ce soit par mes enfants que ce soit par ma belle-famille. Ils viennent me*

voir, ils viennent me chercher pour aller manger chez eux ou aller au restaurant ». Dans un quotidien qui pourra être par ailleurs organisé par des systèmes d'aides à domicile, la possibilité de pouvoir réaliser une sortie extra ordinaire renforce le sentiment de toujours faire parti d'un collectif.

L'entourage familial peut aussi être amené à gérer des besoins davantage quotidiens notamment quand la personne a perdu sa mobilité automobile et qu'elle a des difficultés pour faire ses courses. Continuer à faire soi même ses courses, même en étant accompagné est une activité importante pour les vieilles personnes qui leur permet de rester en prise avec leur gestion domestique. Ce moment de course est rythmé en fonction du temps que peut consacré l'accompagnant et c'est souvent à ce niveau que les attentes des personnes sont les plus sensibles. Une des difficultés vécues pour les personne rencontrées sont les situations d'attente vis à vis d'un membre de la famille qui dit venir et qui ne vient pas ou qui vient quand il peut. « *Ah, ma fille, elle, elle n'a que le vendredi soir à me consacrer : elle travaille à la fac (8h/midi, 13h/16h), elle a des enfants à s'occuper parce qu'ils vont en classe, et elle habite le Puy, et en plus, (...) elle fait partie du conseil municipal au Puy Ste Réparate, ce qui fait que souvent elle a des réunions le soir, et donc, je peux pas compter sur elle ! C'est pas tous les vendredis, quelque fois c'est le samedi matin qu'elle vient des fois ça saute ...* », (F, Puyricard). Ce sentiment d'incertitude est particulièrement mal ressenti à des âges où les repères temporels sont des éléments structurants. Il peut aussi y avoir le sentiment de ne pas avoir le choix dans les destinations, d'être obligé de se caler sur les habitudes de l'accompagnant. Cette nouvelle posture engendre des désagréments : il faut accepter d'être dépendant des autres, de leur bon vouloir.

Cette mobilisation de la famille pour pallier le déficit de mobilités semble être vécue différents selon les catégories sociales. Les personnes les plus aisés, qui auront eu une trajectoire résidentielle auto déterminée auront tendance à vouloir limiter le plus possible cette dépendance à la famille et font plus facilement appel aux services à la personnes. Tandis, que pour les catégories les plus modestes, ces aides s'inscrivent dans des solidarités plus fortes, vécues comme naturelles.

Le voisinage, un recours limité à la mobilité.

Les relations d'entraides en faveur des personnes âgés et issues du voisinage sont fragiles et à « géométries variables » et ne sauraient être que des aides secondaires par rapport aux supports permanents et stables que sont la famille et les institutions spécialisées. (Argoud, 2007).

Dans certains lotissements observés, tout le monde se connaît plus ou moins et un contrôle social s'exerce même s'il existe des clôtures et des séparations. Les voisins se rendent généralement de menus services. Les personnes rencontrées sont la mémoire du quartier ou du lotissement, elles sont parfois entourées d'autres voisins âgés aussi. Cependant, leur rapport au voisinage va fortement dépendre de l'évolution du lotissement ou du quartier. Les processus de valorisation ou de dévalorisation vont alors une influence sur les rapports de voisinage, sur les aides qui peuvent être apportées, sur les effets en termes de vieillissement.

Les processus de valorisation tendent à voir les communes se doter de nouveaux services pour de nouvelles populations plus jeunes et aisées : les commerces se maintiennent, voire augmentent et les petites zones commerciales se multiplient. Ce renouvellement social tend à rassurer les personnes âgées qui ont ainsi le sentiment de ne pas se sentir déclassées. Le contact de ces nouveaux arrivants leur envoie une image valorisante de leur position sociale et cela interagit sur leur vieillissement. Ainsi, dans certains lotissements étudiés, les relations entre vieilles personnes et jeunes personnes sont placées sous le signe d'une grande convivialité avec une attention soutenue vis à vis des vieilles personnes (Thomann, 2009). Cet environnement socialement rassurant va favoriser la sortie des personnes âgées hors de leur domicile qui vont prendre l'habitude de se promener à pied dans les lotissements. Les habitants âgés sont ainsi des résidents présents. Du fait de leur mobilité limitée, ils surinvestissent le quartier (plus précisément le lotissement), provoquant les occasions de rencontres. Les habitants âgés sont ainsi des résidents actifs. Leurs relations de voisinage prennent davantage une forme durable autour d'activités et de rapports d'échange. L'échange de services est d'autant mieux vécu que les personnes âgées sont elles mêmes amenées à proposer leurs services (donner des cours, tricoter). Ce réinvestissement à l'échelle du quartier procure le sentiment de ne pas se sentir isolé, et est en quelque sorte une mesure d'auto protection qui permet à la personne de s'assurer un réseau relationnel pouvant l'aider en cas de difficultés. Il y aura toujours un voisin pour rendre service, surveiller la maison.

Les pratiques d'accompagnement automobile entre voisins sont cependant assez rares ou très ponctuelles. Le voisin est d'avantage là pour assurer un service d'apport d'une ressource (ramener du pain, des médicaments) que pour assurer un déplacement vers des lieux de ressources. Le déplacement est perçu comme un service qui « oblige » l'accompagnant et l'accompagné se sentira redevable et dépendant. La dépendance au voisin peut s'avérer insupportable et non suffisante pour les besoins de la personne. *« Et bien, il va chercher son pain, je lui dis : « Ben tiens, tu peux me ramener ça ? » Il me ramènera ça. J'ai eu des médicaments à prendre : « Tu peux me prendre ? Aller me chercher ? » Oui, il va me chercher les médicaments. Mais vous ne pouvez pas faire appel aux gens constamment », (F, Coudoux).*

Dans certains quartiers ou lotissements, le rapport au voisinage est plus distendu. Cela est particulièrement vrai dans les zones d'habitat diffus mais aussi dans les quartiers où les habitants sont plus modestes. Là, l'aide du voisin semble être d'avantage ressentie comme une assistance que comme un service et les renvoie à une incapacité d'assumer l'idée d'être dans le besoin, d'être considéré comme non mobile. Les personnes auront tendance à restreindre progressivement leur territoire et à s'isoler au contact d'un environnement hostile (zone d'habitat diffus) ou d'un environnement perçu comme négatif.

Des politiques publiques qui se mettent lentement en place.

Les politiques de la vieillesse en France s'articulent autour de l'objectif de protection sociale et l'insertion sociale de la vieillesse, (Rouyer et Rumeau (2007)). Ces dispositifs s'inscrivent avant tout dans une logique sectorielle et sanitaire de la vieillesse qui prennent en charge les personnes vraiment dépendantes ou très âgées, mais ont du mal à considérer le caractère continu du vieillissement et son inscription territoriale.

Les réponses sociales au vieillissement

Ainsi les stratégies d'adaptation à la mobilité vont avoir pour effets de rendre peu perceptibles pour les élus les problèmes de déplacement des personnes âgées, qui sont considérés comme devant être pris en charge par la sphère familiale. Il ne faut pas perdre de vue que les communes périurbaines sont d'anciennes communes rurales dans lesquelles la gestion sociale du vieillissement était prise en charge par la famille. La collectivité, jusqu'à présent était surtout soucieuse des liens sociaux qu'elle pouvait apporter (repas, fêtes commémoratives, thé dansant).

La collectivité apporte avant tout une réponse sociale et sectorielle à partir des différents dispositifs d'aides aux personnes (Conseil Général, Entraides 13, associations) qui sont activés par les CCAS (Centres communaux d'action sociale). Les responsables des CCAS confirment la volonté des personnes de rester vivre le plus longtemps possible dans leur logement individuel. La limite du maintien à domicile est généralement atteinte lorsque l'entretien de la maison et du terrain n'est plus rempli par la personne ; si la famille ou les proches ne prennent pas le relai, celle-ci demande alors de l'aide qu'elle trouve auprès de micro-entreprises ou d'associations d'aide à la personne. Certaines communes organisent aussi des portages de repas à domicile, mais les besoins de mobilités des personnes sont un problème car les petites communes n'ont pas les moyens d'assurer un service de déplacements et le personnel d'aides n'a pas le droit de faire des accompagnements. Deux communes Coudoux et Bouc-Bel-Air ont pris le parti d'investir dans un minibus, mais son remplissage reste aléatoire et représente un investissement lourd dans le budget des communes.

Une intercommunalité en peine à mener une politique de transport.

L'ampleur du vieillissement démographique et de ses répercussions n'a commencé à être pris en compte qu'à partir du moment où il y a eu transfert ou création de compétences au niveau de l'intercommunalité. Et cette prise en compte a démarré plutôt à partir de la question de l'habitat et du Programme local de l'Habitat. La mutualisation des savoirs et connaissances, le savoir faire opérationnel mis en place en regard des évolutions législatives ont contribué à alimenter des demandes non formulées et/ou relativement nouvelles de la part de ces communes périurbaines : comme par exemple la politique de déplacement.

Depuis sa création en 2002, la communauté d'agglomération du Pays d'Aix poursuit une politique intégrative de déplacement, puisqu'elle a pris la compétence transport, a délimité un Périmètre de Transport Urbain et élaboré un Plan de Déplacement Urbain. Entre 2005 et 2010, elle mène en faveur de l'intensification des fréquences sur les lignes de bus à destination des communes périurbaines, l'harmonisation du tarif (tarif unique) la modernisation de la billetterie. Elle a d'abord répondu à la demande des actifs avec des fréquences et des horaires calés sur leurs besoins. Cependant, l'intensification des fréquences peut constituer une réponse favorable aux attentes des habitants âgés qui vivent sur d'autres rythmes et apprécient justement de vivre en décalés pour ne pas être pris dans des bains de foule. Cette réponse demeure néanmoins insatisfaisante en termes de destinations, car les lignes de bus régulières sont radiales et ne permettent pas de liaisons transversales vers d'autres lieux de vie. Il faut toutefois constater, que

pour favorable qu'elle soit, cette réponse satisfait uniquement les habitants âgés qui résident à proximité de l'arrêt de bus.

La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (CPA) propose aussi une offre pour l'instant limitée en matière de transport à la demande à partir d'un rabattement vers les lignes régulières. Les secteurs desservis sont situés en périphérie immédiate d'Aix en Provence (même s'il peut s'agir de secteurs de campagne) et le rabattement se fait sur le réseau de ville. Une assistance à maîtrise d'ouvrage est en cours pour organiser un transport à la demande à l'échelle des communes de la CPA : un transport accessible à tous avec rabattement sur les lignes régulières. L'étude n'exclue pas un transport de domicile à domicile pour les personnes à mobilité réduite, ni même la possibilité de desservir des lieux de vie, ce qui répond bien à la demande des personnes âgées. Une des difficultés pressentie sera dans les limites à établir au niveau des espaces de desserte qui ne peuvent être trop étendus pour des raisons de rentabilités financières et de temps de parcours. Ce transport à la demande est une option politique relativement nouvelle, pour l'instant portée par peu de communes et qui fait écho à une politique de mobilité durable, qui traverse actuellement les différentes instances de décisions. Reste que ces efforts doivent s'accompagner d'une maîtrise de l'étalement urbain, qui pour l'instant continue à favoriser les derniers détachements parcellaires possibles en l'absence de Plans Locaux d'Urbanisme approuvés.

En effet, l'étalement de l'urbanisation continue à poser des problèmes en termes d'accessibilités au lieu de desserte. Ni la communauté d'Agglomération, ni pour l'instant les communes ne sont capables d'assurer la desserte de pans entiers de zones d'urbanisation diffuse, où les habitants qui ont peu, ou qui n'ont plus, d'accès à l'automobile vivent difficilement la dépendance à l'automobile.

De la difficulté de penser le traitement urbain du vieillissement

Il existe une réelle difficulté à apporter réponse urbaine à la question du vieillissement (vie sociale, aménagements urbains, projets immobiliers innovants, découverte de nouveaux loisirs, formation...). Ce positionnement n'est visible que dans une seule commune, celle Gardanne (hors Communauté). Les responsables rencontrés, selon qu'ils soient eux-mêmes retraités ou bien de jeunes actifs, ont des propositions novatrices en matière de « Bien vieillir » et mènent des actions envers les seniors (action Senior au volant, mise en place de bus...). Sans doute marquée par un effet de contexte historique et politique, cette situation, qui montre une prise en charge plus large de la vieillesse à l'échelle de la ville, n'en est pas moins éclairante de l'inertie des autres communes périurbaines qui peinent à aller au delà du traitement social de la vieillesse (lien social, et dispositifs d'aides) : la prise de conscience des élus de l'ampleur du vieillissement est encore faible surtout dans les petites communes, malgré une bonne connaissance de la géographie sociale des lotissements et des problèmes posés (entretien des jardins, déplacements...).

Conclusion

Pour conserver leur mode de vie périurbain, les périurbains âgés vont puiser dans leur savoir faire d'automobiliste les moyens qui leur permettent de continuer à être mobiles tout en réduisant la part de risque et en économisant leurs forces. Ces adaptations de la mobilité tendent à recomposer les territoires d'un quotidien qui se restreint progressivement, mais dont l'accessibilité en voiture est maintenue le plus longtemps possible, jusqu'aux dernières limites. Continuer à conduire pour ces générations fortement attachées à l'automobile et peu enclines à changer de mode, est un moyen de rester en prise avec leur environnement : les stratégies déployées ressemblent alors d'avantage à des réajustements progressifs que les personnes sont amenées à faire au fur et à mesure du vieillissement (Bonnet, 2008). Ces réajustements révèlent une déprise progressive des territoires et l'abandon du rapport à la ville centre.

Si l'entourage familial sert de relai pour pallier aux déficits de mobilité, et dans une moindre mesure le voisinage, on mesure encore mal les effets de telles relations de dépendances. En effet, de la relation entre « accompagné et accompagnant » peuvent naître des tensions, le sentiment d'être assisté, non responsabilisé et de ce fait précipiter le sentiment de vieillissement. Les exemples analysés, qui s'appuient sur des contextes territoriaux différents, éclairent les diversités qui peuvent exister dans la perception de l'entourage social et incitent à analyser plus finement les inscriptions territoriales du vieillissement. Enfin, la difficulté du traitement de la vieillesse réside aussi dans la multitude d'outils et d'actions qui existent, le cloisonnement des politiques sectorielles qui peinent à penser le vieillissement dans l'ensemble de ses composantes (le social, la santé, le logement, la mobilité) et à prendre en compte la territorialisation du vieillissement.

Bibliographie

- ARGOUD D., (2007), « L'entourage : un jeu complexe de relations », in *Solitude et isolement des personnes âgées*. Erès.
- BERGER M., ROUGE L., THOMANN S., THOUZELLIER C. (2008), *Vieillir en pavillon : mobilités et immobilités des personnes âgées dans l'espace périurbain*. Rapport PUCA.
- BONNET M et alii, (sous dir. Jacques-Jouvenot D.), (2008), *Comportements patrimoniaux des retraités à domicile et prise en compte de l'habitat par les acteurs*, Institut Régional du Vieillissement de Franche Comté et université de Franche Comte, PUCA.
- BONVALET C., OGG J. (sous dir.)(2007), *Vieillesse de la population et logement. Les stratégies résidentielles et patrimoniales*, Paris, La documentation Française.
- CARADEC, V. (1998), "Les transitions biographiques, étapes du vieillissement", in *Prévenir* n°35, pp 131-137.
- CLEMENT S., MANTOVANI J., MEMBRADO M. (1995), Vieillesse et espaces urbains. Modes de spatialisation et formes de déprises. Rapport pour le PirVille CNRS. 170 p.
- DESPRES C., LORD, S. (2002).« Vieillir en banlieue », *La banlieue revisitée*, pp. 233-256.
- DUPUY G. (2006), *La dépendance à l'égard de l'automobile*. Paris : la Documentation Française. 93p.
- GHEKIERE, J-F. (2006), « La distribution des âges dans la ville », *les Annales de la Recherche Urbaine*, n°100.

- LORD, S. (2004), *Les aînés face à leur avenir résidentiel : le cas des résidents de banlieue de Québec*. Mémoire de maîtrise, Faculté d'aménagement, d'architecture et d'arts visuels, Université de Laval, Québec.
- KAUFMANN, J.-C. (1998), *L'entretien compréhensif*. Paris : Nathan. 127 p.
- KAUFMANN V., Flamm M. (2002), *Famille, temps et mobilité : Etat de l'art et tour d'horizon des innovations*. CNAF et Institut pour la Ville en Mouvement.
- MEMBRADO, M. (2010), Les expériences temporelles des personnes âgées : des temps différents. *Enfances, Familles, Générations*, n°13.
- POCHET P., CORGET R. (2010), Entre « automobilité », proximité et sédentarité, quels modèles de mobilité quotidienne pour les résidents âgés des espaces périurbains ? *Espaces, Populations, Sociétés*, pp 69-81.
- ROUYER A., RUMEAU L. (2007), Dispositifs gérontologiques locaux et territoires : un rapport en mutation, in DODIER R., ROUYER A., SÉCHET R. (dir.), *Territoires en action et dans l'action*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. « Géographie sociale », p. 253-267.
- THOMANN S. (2009), *Familles, femmes et générations exposées à l'étalement urbain. Installations résidentielles et dépendance automobile dans l'aire métropolitaine marseillaise*. Thèse de doctorat sous la direction de Daniel Pinson, IUAR, Université Paul Cézanne Aix-en-Provence.
- THOMANN S. (2010), « Stratifications générationnelles au sein d'espaces périurbains : une opportunité du « vivre ensemble » ? », *Articulo - Journal of Urban Research* [En ligne].