

**Dire le monde social. Les sociologues face aux discours politiques,
économiques et médiatiques**

Bordeaux, du 5 au 8 septembre 2006

**Vieillir dans sa maison individuelle : au péril des sociabilités
Logiques, enjeux, stratégies**

Nicolas Luxembourg^{a)}

Résumé :

Les personnes âgées expriment un désir quasi-unanime de vieillir dans leur maison individuelle.

Ce désir est envisageable parce que les conditions du vieillissement ont évolué depuis l'après-guerre : la retraite devient une période d'activités et d'épanouissement personnel ; les dispositifs visant à rendre possible ce souhait se multiplient.

La question de l'adaptation de son cadre de vie à son vieillissement est ainsi repoussée au moment ultime de la dépendance.

Or, le péri-urbain n'est pas adapté au vieillissement des familles accueillies trente ans auparavant. Celui-ci constitue un environnement « hostile » pour des personnes amenées à se déplacer à pieds ou par les transports collectifs.

Dès lors, quelles sont les pratiques quotidiennes des personnes qui n'ont pas ou peu accès à l'automobile dans ces quartiers ? Et quels en sont les effets en terme d'intégration et d'identité ?

Sur la base de 36 entretiens semi-directifs conduits auprès de personnes âgées d'au moins 65 ans habitant le péri-urbain marseillais, il sera notamment montré que 1/ la décision de vieillir dans sa maison individuelle est moins individuelle/choisie que collective/subie ; 2/ conserver sa maison ne signifie pas conserver ses habitudes ; 3/ paradoxalement, la prise en charge des déplacements quotidiens de la personne âgée par ses proches engendre une « déprise » accélérée au monde urbain et au réseau social que seules des stratégies de mobilité et de voisinage peuvent pallier un temps.

a) *ATER, Docteur
Centre Interdisciplinaire de Recherche sur les Territoires et Aménagement (CIRTA) - Institut
d'Urbanisme d'Aix-Marseille
nlux@caramail.com*

Vieillir dans sa maison individuelle : au péril des sociabilités ? Logiques, enjeux, stratégies.

Les recherches récentes en matière de vieillissement dans les banlieues pavillonnaires françaises, nord-américaines et australiennes concordent sur un point : les personnes âgées expriment un désir quasi-unanime de vieillir dans leur maison individuelle¹. L'attachement à celle-ci en est la raison remarquable. La maison est perçue comme lieu d'unité familiale, comme vecteur de réussite (ascension socio-résidentielle) et comme expression d'une certaine auto-détermination (libre choix d'une installation « à la campagne »). Cet attachement est d'autant plus fort qu'il aura fallu accepter de nombreux sacrifices tout au long de la vie pour concrétiser ce rêve de propriété². La maison individuelle est aussi un lieu d'ancrage : elle fonctionne comme un temps de repos au sein de multiples pérégrinations qui marquent l'appartenance des ménages à plusieurs territoires et à un mode de vie basé sur l'automobilité qu'ils valorisent³.

Le souhait de vieillir à domicile n'est toutefois envisageable que parce que les conditions du vieillissement ont évolué depuis l'après-guerre. D'une part, les personnes âgées ne sont plus considérées comme des vieillards⁴ : la retraite s'inscrit davantage comme un prolongement de la vie active consacré à l'épanouissement personnel que comme une rupture avec le mode de vie actif. D'autre part, pour les personnes âgées en perte d'indépendance, les dispositifs visant à rendre possible ce souhait se multiplient : aménagements intérieurs du logement (monte-personne automatique, baignoire à porte, ...), développement des aides au maintien à domicile des personnes (APA), création de services publics, privés ou associatifs associés (portage de repas, achats à distance, transport à la demande...).

1 DESPRES C., LORD S., « Vieillir en banlieue », dans FORTIN A., DEPRES C., VACHON G. (eds.), *La banlieue revisitée*, Québec, Nota Bene, pp. 233-256

American Association of Retired Persons, *Fixing to stay – A national survey of housing and home modifications issues*, Washington, AARP, 2000

DAVISON B., KENDING H., MERRILL V., *It's my place : older people talk about their homes*, Canberra : Australian Government Publishing Service, 1993

² GODARD F., CULTURELLO P., *Familles mobilisées*, Plan Construction, Ministère de l'urbanisme et du logement, juillet 1980

BOURDIEU P., 1990, « Le sens de la propriété », *Actes de la recherches en sciences sociales*, n° 81-82, pp. 52-63

³ PINSON D., THOMANN S., *"La maison en ses territoires"*, Paris, L'Harmattan, 2001

⁴ CARADEC V., *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*, Paris, Nathan Université, 2001

Ainsi, la question de l'adaptation du cadre de vie au vieillissement est éludée, repoussée au moment critique de la grande dépendance. Or, de manière objective, les périphéries des villes (le périurbain), construites par et pour l'automobile, ne sont pas adaptées aux personnes âgées ; elles n'ont pas prévu le vieillissement des familles accueillies trente ans auparavant, préfigurant un retour en ville qui ne se produit que rarement⁵. Un déficit d'équipements et d'organisation socio-spatiale émerge ainsi comme problématique aux élus locaux tenus de ne plus appréhender le vieillissement par une seule approche sociale ou médicale.

La construction de quartiers strictement résidentiels, la création de zones d'équipements et de services spécialisées pour les besoins des familles aux abords des trajets automobiles, la permanence de transports collectifs peu efficaces organisés en priorité pour les actifs (horaires, circuits) et l'aménagement d'une voirie dédiée à l'automobile où n'a pas été intégré le piéton sont les marques d'un « urbanisme de secteurs »⁶ hostile pour des personnes amenées, à court ou moyen terme, à se déplacer à pieds ou par les transports collectifs. Dès lors, quand est-il de des catégories de population qui n'ont pas, ou peu, accès à l'automobile dans ce type de quartiers ? Comment se déplacent-elles ? Quels en sont les effets en terme d'intégration sociale et d'identité ? Qu'en est-il de leur véritable choix de vieillir en maison individuelle périurbaine ?

Nous présentons ici les résultats de deux recherches conduites par le CIRTA (Université P. Cézanne Aix-Marseille III), l'une portant sur les liens entre morphologies de l'étalement urbain et exclusion par l'automobilité des aînés pour laquelle 36 entretiens semi-directifs ont été conduits auprès de personnes âgées d'au moins 65 ans habitant le périurbain aixomarseillais⁷ ; l'autre, à visée ethnologique, s'est attachée à décrire le comportement des personnes âgées dans leur lotissement durant une année⁸.

Il sera notamment montré que 1/ la décision de vieillir dans sa maison individuelle est moins individuelle que collective (une pression sociale et familiale s'exerce sur la personne âgée

⁵ LEGRAND M., Importance et conséquences du vieillissement en milieu périurbain, Etude, CETE Lyon, 2005

⁶ MANGIN D., *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Editions de la Vilette, 2004

⁷ PINSON D., LUXEMBOURG N., THOMANN S., « Etalement urbain et exclusion par l'automobilité : le cas des aînés », Rapport de recherche, Programme ACI Développement urbain durable, Ministère Recherche, juin 2006

⁸ LUXEMBOURG N., THOMANN S., « Le Village du Soleil, un lotissement à l'épreuve du renouvellement socio-générationnel. Relations de cohabitation et évolutions morphologiques sur le temps long », Rapport de

pour rester dans un environnement connu et sécurisant) ; 2/ conserver sa maison ne signifie pas conserver ses habitudes, cela implique au contraire une réorganisation complète du mode de vie, des manières d'habiter et des représentations ; 3/ la prise en charge des déplacements quotidiens de la personne âgée par ses proches engendre une déresponsabilisation progressive de l'individu ainsi qu'une « déprise »⁹ accélérée au monde urbain, au réseau social, et à la société moderne que seules des stratégies de mobilité et de voisinage peuvent pallier un temps.

Vieillir en périphérie des villes, un choix ?

S'il continue à attirer de jeunes familles en quête d'une maison individuelle, l'espace périurbain aixo-marseillais se caractérise désormais par son vieillissement. De manière intéressante, ce ne sont pas les mobilités mais les immobilités des retraités qui créent cette situation. En fait, l'entrée en retraite de baby-boomers qui ont accédé en grande partie à la propriété en périphérie des villes n'induit pas de nouvelle étape dans leur parcours résidentiel. Au contraire, ces ménages affichent la ferme volonté de rester vivre le plus longtemps possible dans leur maison. Ne se produisent donc ni retour en centre-ville (ou ville-centre) pour les marseillais d'origine, ni retour au pays pour les immigrés venus renforcer l'industrie locale après guerre ou même pour les cadres plus récemment installés provenant de régions extérieures. La période de la retraite se pense et se réalise donc, en continuité, dans le même logement.

Pourtant, les politiques locales, elles, n'ont pas pensé le vieillissement sur-place de leurs habitants en maison individuelle de lotissement ou dans des secteurs de campagne plus isolés. L'organisation socio-spatiale périurbaine repose principalement sur le principe d'auto-détermination d'individus actifs dotés d'automobile qui leur autorise de choisir le site d'installation de leur logement, de se déplacer sans limite sur l'ensemble de l'aire métropolitaine et de varier la localisation de leurs activités (professions, loisirs, consommations, ...). Dans ce contexte, les quartiers pavillonnaires, présumés sans difficultés, sont largement laissés à l'initiative privée ; peu d'efforts sont portés pour promouvoir d'autres

recherche, Programme architectural et urbain, Mission Ethnologie, Ministère Culture et Communication, juin 2006

⁹ CLEMENT S., MANTOVANI J., 1999, « Les déprises en fin de parcours de vie », *Gérontologie et Société*, n°90, pp. 95-108

moyens de transports et, par conséquence, les catégories de population marginales y sont victimes du choix du plus grand nombre (monopole radical d'Illich). Le souhait d'y vieillir dépend ainsi fortement de la capacité à posséder une automobile et à l'utiliser de manière autonome.

L'entrée en retraite n'a que peu d'incidences sur le mode d'habiter des ménages périurbains du point de vue des moyens de transports empruntés : l'automobile reste au cœur de leurs manières de vivre leur territoire. Elle est considérée comme un gage de liberté à la fois pour conserver les activités quotidiennes (consommation, visites des proches, ...) mais aussi pour accéder à des activités d'épanouissement personnel (associations, manifestations culturelles, ...). Plus encore, les ménages âgés interrogés la représente comme « une chance » alors que ceux qui en ont perdu l'accès se trouvent désemparés, considérant qu'ils « n'ont plus rien ». Ainsi, l'automobile se conserve jusqu'au bout de ses capacités physiques pour conserver l'illusion d'une vie normale. De manière paradoxale, au fil de l'âge, l'automobile est davantage mobilisée ; notamment, parce qu'elle permet de pallier ses propres difficultés physiques. Démunis d'équipements et de services de proximité, les périurbains âgés voient donc leur dépendance à l'automobile grandir d'autant que, à l'inverse, ils engagent moins volontiers leurs corps dans d'autres moyens de déplacements (bus, vélo, marche).

Les périurbains âgés ne subissant que des limitations physiques bénignes (baisse de la vue, mal aux genoux, moindre endurance, ...) adaptent leurs déplacements automobiles. Au-delà d'agencer les trajets et les horaires en fonction du trafic des ménages actifs, ils privilégient par exemple les centres commerciaux aux rues commerçantes des villes parce que les services proposés y sont concentrés et d'un accès plus aisé (sol lisse, climatisation, stationnement gratuit et à proximité, ...). Globalement, ces personnes âgées présentent la caractéristique d'organiser leur mobilité : celle-ci est rationalisée et concentrée. La sortie automobile, limitée à un ou deux jours dans la semaine, est optimisée de manière à réaliser le plus grand nombre d'activités sur le moins de sites possibles. On constate également que les combinaisons entre moyens de transports et personnes sont plus fréquentes. Ainsi, l'automobile peut permettre de rejoindre une plate-forme multi-modale pour réaliser un voyage de moyenne ou longue distance (auto + car, train ou avion) ; le partage d'activités en commun avec des amis ou des parents plus jeunes affichant de meilleures dispositions pour la conduite permettra ici de réaliser du co-voiturage.

En ce qui concerne les périurbains âgés qui ne peuvent plus conduire, la perte de l'automobilité - qu'elle ait été soudaine ou progressive - intervient comme une rupture brutale dans le quotidien. Prises au piège d'un territoire aménagé en priorité pour les ménages actifs automobiles, les personnes âgées voient leur territoire de mobilité pratiqué de manière autonome réduit au seul quartier (voire à la maison, pour les plus dépendants ou les plus affaiblis d'un point de vue moral). Or, dans un quartier mono-fonctionnel voué à l'habitat, le moindre besoin nécessite un déplacement non entrepris sans automobile. Le simple fait de devoir rejoindre un arrêt de bus aux abords du lotissement peut être discriminant pour les moins mobiles. Dans ces conditions, la personne âgée devient dépendante des personnes automobiles de son entourage. Certains voisins assurent les petites courses d'urgence ou de dépannage, les amis permettent de conserver des loisirs mais ceux sont principalement les enfants (les filles, généralement) qui vont garantir un approvisionnement alimentaire régulier et fournir un soutien pour les démarches administratives et autres visites médicales.

Convaincus que l'accompagnement automobile consenti satisfait les besoins de leur parent, les enfants encouragent souvent le vieillissement à domicile. L'environnement, parce que connu, est pensé sécurisant pour une personne âgée alors que celle-ci aurait a priori davantage de difficultés à s'intégrer dans un nouveau quartier. Dans une logique plus égoïste, certains enfants peuvent exprimer le désir de continuer à retourner dans la maison familiale tandis que d'autres espèrent en hériter. La gentrification des centres villes constituent également un frein important pour l'accès à un logement plus près des services. Pour toutes ces raisons, la perte de l'automobilité n'induit pas de mobilité résidentielle. Pourtant, au même titre que les naissances ou les divorces, elle doit être considérée comme une véritable étape dans le cycle de vie qui demande une réadaptation des manières de vivre et du lieu où celles-ci s'expriment.

Car, conserver sa maison ne signifie pas conserver ses habitudes. La personne âgée doit accepter le passage du statut d'individu libre à celui d'individu contraint, limité, pris en charge. Son quotidien est réglé par des activités prévues que l'on organise pour lui. En effet, sans automobile, le périurbain âgé devient en grande partie tributaire des disponibilités des personnes qui le rendent mobile sur un territoire étalé aux aménités éclatées. Conscients de la charge supplémentaire de responsabilités incombant à leurs enfants, certains aînés limitent leurs demandes de sorties – contrairement à ce que l'on constate chez les adolescents – se contentant de peu. Un double processus est enclenché par la perte de l'automobilité : un processus de déresponsabilisation de la personne âgée que l'on conduit au sens propre comme

au sens figuré ; un autre de résignation qui se traduit par la satisfaction des seuls besoins primaires et la disparition de l'extra-ordinaire dans le quotidien.

C'est principalement chez les femmes, davantage à vieillir seules que les hommes, que ce processus d'enfermement dans la sphère domestique est observé. Cette situation est d'autant moins acceptée que le désir de ville est particulièrement fort chez elles ; elles sont d'ailleurs nombreuses à avoir subi l'installation à la campagne de par la volonté de leur mari. Seules et sans moyen de transport, leurs relations sociales ont tendance à se déliter. Elles sont entretenues par téléphone durant la semaine, temps vide où l'on espère les probables visites familiales du week-end. Il faut dire que le maintien des relations n'est pas aisé. Quand les amies n'ont plus de voiture, les rencontres deviennent quasiment impossibles ; même lorsqu'elles ont encore leur mari, celui-ci rechignera à se déplacer s'il n'a pas son pendant pour discuter ; enfin, au fil du temps, les décès dans le voisinage amènent son lot de nouvelles populations aux nouvelles mœurs qu'il n'est pas aisé d'aborder voire d'accepter. Ainsi privée du monde urbain et de la société moderne, la femme âgée périurbaine se déconnecte peu à peu des réseaux sociaux et de la nouveauté, deux facteurs essentiels pour continuer à se construire en tant qu'individu au sein d'autres individus. L'enfermement domestique qui en résulte condamne alors certaines femmes à ne plus vivre le présent mais seulement dans le passé (souvenirs) et pour le futur (mort).

Le vieux, élément central de la vie de lotissement ?

Des recherches menées sur les formes de voisinage au grand âge¹⁰ ont montré pour leur part qu'il n'y a pas de réelles relations d'intimité qui se créent entre voisins même si des rapports de surveillance et d'entraide pouvaient intervenir en renfort des solidarités familiales. Dans un ouvrage collectif consacré à la *Solitude et à l'isolement des personnes âgées* [2004], Dominique Argoud nous met en garde à ce propos. Les relations d'entraide issues du voisinage sont fragiles et à « géométrie variable » ; en effet, elles ne seraient que des aides secondaires relativement aux supports présumés permanents et stables que sont la famille et les institutions spécialisées. Pour leur part, Philippe Pitaud et Marika Redonet insistent sur les difficultés et les fragilités de l'entraide lorsqu'elle devient un « fardeau » pour l'aidant et qu'elles induisent des processus inverses de tensions et d'inaffectivité entre aidant et aidé.

¹⁰ MEMBRADO M., 2003, *Les formes du voisinage à la vieillesse*, EMPAN, n°52, Erès

En choisissant d'observer durablement le Village du Soleil¹¹, l'approche adoptée consistait à considérer naïvement le quartier comme un espace physique où l'individu est mobile et libre de ses actes ; mais aussi comme un espace social où il est reconnu et au sein duquel il peut tisser des liens. Ainsi, l'environnement du quartier ne se vivrait non plus comme un espace obligé de frustrations vis-à-vis d'un territoire étalé inaccessible mais davantage comme l'opportunité d'optimiser un territoire limité en y redéployant ses activités. Par conséquence, une mobilité limitée induirait une appropriation améliorée de l'environnement résidentiel et une meilleure insertion dans les réseaux sociaux de proximité profitable à tout le voisinage.

Nous proposons ainsi une analyse des relations de voisinage qui va au-delà d'une approche stigmatisante du résident âgé en dépassant la représentation de la personne âgée espionne et tapie vivant « par procuration la vie d'autrui »¹² qui n'est qu'une des facettes du vieillissement dans le quartier. Le vieux, par ses pratiques quotidiennes peut devenir en effet un élément central de la vie de quartier.

Premièrement, les habitants âgés sont des résidents *présents*. Du fait de leur mobilité limitée, ils sur-investissent le lotissement : promenades, discussions, loisirs y sont reportés et s'y déroulent de manière privilégiée. Ainsi, les résidents âgés marchent dans le Village du Soleil – seuls, avec leur animal de compagnie, ou en groupe – ils y trouvent l'occasion de se promener, de faire de l'exercice mais aussi de faire des rencontres et d'être en contact avec les évolutions du quartier (nouvelles familles, décorations, voitures, manières d'être). Car ce n'est que *de visu* que le changement peut être connu et intégré, pour évoluer soi-même.

D'autre part, arpenter la co-propriété c'est être vu, être visible, et donc constituer des repères pour les autres résidents. Pour les nouveaux installés, mais pas seulement. Car le temps de la retraite est aussi le temps où l'on se retrouve entre voisins de longue date. Le mode de vie moins contraint et les temps longs de la retraite sont l'occasion de réapprendre à connaître son voisin, le voir sous un nouveau jour, et l'occasion de partager des activités. Avoir des personnes dans le quartier, c'est-à-dire au sein de l'espace public du lotissement, c'est

¹¹ Lotissement de 220 maisons individuelles, construit dans les années 1970, situé à 5 km de la ville d'Aix-en-Provence, particulièrement vieillissant (60% retraités)

¹² PITAUD P., « Solitude de l'âge, solitude des âges » dans PITAUD P. (ed.), *Solitude et isolement des personnes âgées. L'environnement solidaire*, Toulouse, Editions Eres, 2004, p.59

finalement avoir une présence, une surveillance, autrement dit, une dose d'humanité qui rompt la monotonie de l'architecture.

Deuxième aspect, ce sont des résidents *entreprenants*. En effet, même ceux que l'on avait par ailleurs définis comme des « casaniers »¹³ ne sont pas esseulés, cloîtrer dans leur logement. Le jardinage est, par exemple, une occasion de partager une activité extérieure entre voisins de longue date. Ainsi pourra-t-on observer, au petit matin, des femmes s'entraider pour les tâches les plus techniques, échanger des savoir-faire et simplement parler. D'autres formes d'entraide existent entre voisins âgés. Elles consistent moins à se rendre des services qu'à s'aider à être plus autonome, notamment parce qu'elles évitent la fréquentation des clubs de 3^{ème} âge « réservés aux vieux » (discussion entre voisins assis dans la rue à l'ombre des maisons, parties de Scrabble entre voisines et amies habitant la commune, jeux d'échecs entre voisins). Le lotissement constitue donc ici un lieu de rencontres autonome pour les personnes âgées, c'est-à-dire qu'ils peuvent s'adonner à des activités selon leur convenance, sans être dépendants des personnes qui s'occupent de leur transport.

Troisièmement, ce sont des résidents *investis*. Ils ont du temps à donner pour le fonctionnement de la co-propriété. On en retrouve certains à la tête du Conseil de quartier ; d'autres agissent pour le bien commun de manière plus informelle. Le jardinage est là encore une activité qui fait sens. De manière intéressante, alors que d'autres enquêtes au sein de lotissements habités en majorité par des familles actives ont permis de conclure que les résidents abandonnent l'entretien des parties communes, les observations faites dans le Village du Soleil ont révélé que les personnes âgées jardinent au-delà des limites de leur propriété. Ainsi, peut-on les voir arracher les mauvaises herbes du jardin voisin ou arroser des espaces verts communs. Et cela n'est pas sans conséquence sur le bien-être de l'ensemble des résidents et leur propension à occuper l'espace public, à s'approprier le quartier et à s'y identifier.

Enfin, ce sont des résidents *ouverts*. Ils accueillent, par exemple, avec enthousiasme l'arrivée des jeunes familles ; elles représentent pour eux la vie, l'animation dans un quartier qui s'endort et l'opportunité de ne pas vieillir entre vieux. En fait, la mixité générationnelle s'avère être un facteur stimulant pour les résidents âgés car elle leur offre une possibilité de

¹³ LUXEMBOURG N., « La mobilité des personnes âgées en banlieue pavillonnaire » dans Bonnet L., Bertrand L. (eds.), *Mobilités, Habitat et Identités*, Paris, INED, coll. "Documents de travail", n° 132, 2005, pp. 53-60

(continuer à) se construire. Mais cela l'est tout autant pour les jeunes familles déracinées en quête de repères et d'authenticité. Le contact s'établit rapidement entre les retraités et les jeunes mamans qui marchent dans les rues du lotissement aux mêmes heures. Il peut se concrétiser dans les différents lieux de jeux lorsque les petits-enfants des uns rencontrent les enfants des autres ou encore être provoqué par les personnes âgées qui iront, par exemple, promener leur chien aux heures de promenade des enfants.

Dans de tels cas, les relations deviennent chaleureuses entre voisins ; elles sont qualifiées de « familiales » par les habitants eux-mêmes. En effet, les résidents âgés y adoptent un comportement paternaliste envers les jeunes parents (aide au bricolage, garde d'enfants, ...) et se constituent en véritables grands-parents de substitution envers les enfants (goûters, cadeaux aux anniversaires, ...). Si cela correspond à un besoin pour les résidents âgés (besoin d'occupation, de contact et d'affection) que les jeunes familles acceptent volontiers de combler car elles en saisissent bien les enjeux psychologiques, il ne faut pas omettre le fait que les nouveaux résidents sont eux aussi en demande de telles relations. Ils sont en effet souvent loin de leurs propres familles et ont le besoin de se construire de nouvelles attaches pour eux et pour leurs enfants.

Généralement, les « jeunes » installés montrent une tendre attention aux personnes âgées de leur voisinage et éprouvent une certaine satisfaction à les aider dans leurs gestes quotidiens. Ils sont là en cas de problèmes de santé, d'événements climatiques extraordinaires ou de déplacements peu aisés. On les retrouve aussi en substitution du défunt mari pour remplir les tâches domestiques les plus physiques. La confiance inspirée par les personnes âgées et le désir de les aider poussent même les jeunes ménages à partager certaines dépenses : par exemple, l'achat en commun d'une tondeuse pour l'entretien du terrain.

De manière intéressante, l'aide ne se fait pas que dans le sens des résidents jeunes vers les résidents âgés. De véritables réseaux d'entraide s'organisent - informellement, irrégulièrement - générant de nouvelles manières d'habiter proches des Systèmes d'Echanges Libres existant dans l'économie solidaire. Ainsi, Mme F. donne des cours d'anglais au fils de sa voisine qui l'a soutenue dans les moments difficiles de sa vie et qui lui simplifie certains déplacements peu aisés qu'elle a à réaliser (se rendre à la gare TGV, par exemple). De son côté, Mme C., bonne cuisinière, fait souvent des plats qu'elle donne à sa voisine, moins manuelle, mais habituée aux procédures administratives. Mme G., elle, conserve une voiture qu'elle ne

conduit plus car elle peut être utilisée par sa petite-nièce pour l’emmener faire les courses, et parce que le voisin qui lui apporte le pain tous les jours ou celui qui entretient son jardin peut en avoir besoin en cas de panne ou d’accident.

Pour conclure

Dans un contexte périurbain où les aménités sont éparpillées sur le territoire le long des axes de circulation structurants, les personnes âgées sont condamnées à se contenter d’un mode de vie centré sur le domicile et le quartier au fil de leur déprise à l’automobilité. Les enquêtes menées ont dans un premier temps évoqué des habitants qui, pris en charge par leurs proches, se sentent de moins en moins intégrés à la société, accusant un défaut d’appropriation de l’environnement résidentiel alentour.

Dans un second temps, celui de l’étude approfondie du quotidien, des nuances ont pu être apportées. La personne âgée non automobile se révèle capable de mobiliser les ressources à disposition dans son environnement résidentiel direct pour y redéployer des activités et des relations perdues. La mixité générationnelle apparaissant au final comme un facteur de lien social parce qu’elle met moins les individus en compétition que la mixité sociale.

Pour autant, les nouveaux liens tissés dans le quartier ne remplacent pas la ville et l’expérience urbaine. Il paraît maintenant nécessaire de repenser l’espace périurbain dans toute sa complexification (personnes âgées mais aussi familles monoparentales, chômeurs, adolescents) sous peine de laisser se développer des discriminations socio-générationnelles dommageables pour l’égalité des chances d’accès à la culture, à la formation, aux nouveaux loisirs et, simplement, à l’effervescence de la ville.

Bibliographie

- American Association of Retired Persons, Fixing to stay – A national survey of housing and home modifications issues, Washington, AARP, 2000
- BOURDIEU P., 1990, « Le sens de la propriété », Actes de la recherches en sciences sociales, n° 81-82, pp. 52-63
- CARADEC V., *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*, Paris, Nathan Université, 2001
- CLEMENT S., MANTOVANI J., 1999, « Les déprises en fin de parcours de vie », *Gérontologie et Société*, n°90, pp. 95-108

- DAVISON B., KENDING H., MERRILL V., *It's my place : older people talk about their homes*, Canberra, Australian Government Publishing Service, 1993
- DESPRES C., LORD S., « Vieillir en banlieue », dans FORTIN A., DEPRES C., VACHON G. (eds.), *La banlieue revisitée*, Québec, Nota Bene, pp. 233-256
- GODARD F., CULTURELLO P., *Familles mobilisées*, Plan Construction, Ministère de l'urbanisme et du logement, juillet 1980
- LEGRAND M., Importance et conséquences du vieillissement en milieu périurbain, Etude, CETE Lyon, 2005
- LUXEMBOURG N., « La mobilité des personnes âgées en banlieue pavillonnaire » dans Bonnet L., Bertrand L. (eds.), *Mobilités, Habitat et Identités*, Paris, INED, coll. "Documents de travail", n° 132, 2005, pp. 53-60
- LUXEMBOURG N., THOMANN S., « Le Village du Soleil, un lotissement à l'épreuve du renouvellement socio-générationnel. Relations de cohabitation et évolutions morphologiques sur le temps long », Rapport de recherche, Programme architectural et urbain, Mission Ethnologie, Ministère Culture et Communication, juin 2006
- MANGIN D., *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Editions de la Vilette, 2004
- MEMBRADO M., 2003, *Les formes du voisinage à la vieillesse*, EMPAN, n°52, Erès
- PINSON D., LUXEMBOURG N., THOMANN S., « Etalement urbain et exclusion par l'automobilité : le cas des aînés », Rapport de recherche, Programme ACI Développement urbain durable, Ministère Recherche, juin 2006
- PINSON D., THOMANN S., *"La maison en ses territoires"*, Paris, L'Harmattan, 2001
- PITAUD P., « Solitude de l'âge, solitude des âges » dans PITAUD P. (ed.), *Solitude et isolement des personnes âgées. L'environnement solidaire*, Toulouse, Editions Eres, 2004, pp.27- 77