

# Vie périurbaine et mobilités quotidiennes, une double contrainte source de difficultés socio-économiques pour les personnes modestes et âgées

Matthieu Gateau

► **To cite this version:**

Matthieu Gateau. Vie périurbaine et mobilités quotidiennes, une double contrainte source de difficultés socio-économiques pour les personnes modestes et âgées. Populations vulnérables, Néothèque éd (2013-1016); Univ. Bourgogne (2017-..), 2020, Mobilité et vulnérabilités. hal-03035584

**HAL Id: hal-03035584**

**<https://hal-univ-bourgogne.archives-ouvertes.fr/hal-03035584>**

Submitted on 4 Jan 2021

**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.



# **Vie périurbaine et mobilités quotidiennes, une double contrainte source de difficultés socio-économiques pour les personnes modestes et âgées**

---

## **Résumé**

Dans les territoires périurbains, la mobilité et l'automobilité sont indissociables autant qu'indispensables, tant pour les travailleurs transformés en « navetteurs » que pour des populations vieillissantes qui risquent l'isolement et la dépendance. Pourtant, les contraintes économiques des uns et l'impossible mobilité des autres parfois même au sein de leur logement, rend leur situation très complexe et les mènent vers une vulnérabilité certaine. À partir de sources et matériaux qualitatifs, ces éléments seront présentés et discutés à travers l'examen, dans de multiples espaces périurbains bourguignons, de la situation de pavillonnaires modestes puis de personnes âgées de moins en moins mobiles... et de plus en plus isolées.

## **Matthieu GATEAU**

---

McF en sociologie,  
Université de Bourgogne-Franche-Comté  
(Dijon)

Membre du CGC  
(UMR CNRS 7366)

Chercheur associé au  
CESAER-INRA  
(UMR 1041)

## Introduction

La question de la mobilité au sein des territoires, qu'ils soient urbains, ruraux ou périurbains, est aujourd'hui au cœur de nombreux travaux de penseurs et d'acteurs de la société civile : aménageurs, transporteurs, sociologues, géographes, démographes, politiciens, urbanistes...

Dans les territoires périurbains dont le développement soutenu se poursuit depuis plusieurs décennies maintenant, la mobilité se conjugue bien souvent à l'automobilité (Kaufmann et Guidez, 1998<sup>1</sup>), pour des raisons tant individuelles (liberté, confort, indépendance...) que structurelles (absence de transport en commun, organisation du territoire, politique de soutien au développement automobile...). Pourtant, au-delà des nuisances environnementales que crée la massification et l'universalisation de ce moyen de transport (Demoli et Lannoy, 2019), l'automobile devient aussi une problématique dans les espaces intermédiaires lorsque son usage implique soit des dépenses qui mettent à mal les budgets des habitants, surtout les plus modestes parmi lesquels on trouve des propriétaires de pavillons, soit lorsque ce moyen de transport n'est tout simplement pas ou plus accessible. Avancée dès la fin des années 1990 (Dupuy, 1999), la thèse de la dépendance à l'automobile, qui reste le moyen de locomotion le plus performant *a fortiori* dans les espaces éloignés des pôles urbains, semble plus que jamais d'actualité.

Ainsi, dans un premier temps, nous verrons à travers la trajectoire typique d'un couple de « pavillonnaires »<sup>2</sup> représentatif de la classe moyenne française que la mobilité dans les espaces périurbains entraîne un coût moral mais surtout financier très élevé. Ajoutée aux autres dépenses liées à la possession d'un pavillon comme à celles engendrées par la position dans le cycle de vie, la mobilité peut contraindre des ménages de plus en plus fragilisés à redéfinir leur situation comme leur projet de vie.

---

1. L'automobilité renvoie à un mode de vie dans lequel la place de la voiture est telle qu'elle devient une norme de déplacement.

2. Nous utilisons le substantif « pavillonnaires », au pluriel, pour désigner les habitants des pavillons, à la manière dont l'a par exemple fait N. Haumont dans son livre justement intitulé *Les pavillonnaires* (2001).

Dans un second temps, il s'agira, à partir de l'examen de récits de personnes âgées, de souligner qu'à partir du moment où la mobilité automobile devient impossible et où les autres déplacements sont limités voire réduits à néant, la perte d'autonomie et l'isolement surgissent. Ils entraînent avec eux leur lot de pathologies sociales et mènent à un questionnement plus conséquent tant sur le bien vieillir que sur la pertinence d'un modèle périurbain et pavillonnaire qui demeure pourtant très dynamique.

Ces deux temps permettent *in fine* de questionner la vulnérabilité, c'est-à-dire la fragilisation et l'exposition à différents risques – financiers, de dépendance ou d'isolement... – (Brodiez-Dolino, 2014)<sup>3</sup> de certaines franges de la population modestes et vieillissantes qui vivent en pavillon dans un environnement périurbain où la mobilité et surtout l'automobilité sont quasiment indispensables à la vie quotidienne et à l'autonomie.

**Tableau 1 : quelques caractéristiques socio-démographiques sur les informateurs**

|                      |                 | Effectifs |
|----------------------|-----------------|-----------|
| <b>Entretiens</b>    |                 | 76*       |
| <b>Sexe</b>          | M               | 35        |
|                      | F               | 52        |
| <b>Classes d'âge</b> | Moins de 40 ans | 26        |
|                      | 40 – 59 ans     | 34        |
|                      | + 60 ans        | 26        |
| <b>Statut</b>        | Propriétaire    | 51        |
|                      | Locataire       | 25        |
| <b>Résidence</b>     | Appartement     | 24        |
|                      | Pavillon        | 52        |

\*Si 76 entretiens ont été menés, 87 personnes ont été rencontrées car plusieurs entretiens ont été réalisés en intégralité avec des couples

3. Pour une discussion plus approfondie sur le concept polymorphe de vulnérabilité, voir Gaimard, Gateau et *al.* (2018).

## Encadré méthodologique

Cet article est construit sur des analyses de trajectoires dont la matrice est constituée de variables tant biographiques, professionnelles que résidentielles. Les entretiens mentionnés ici ont été réalisés entre 2013 et 2017 dans le cadre de plusieurs enquêtes qui portaient sur la densification urbaine en Bourgogne (Gateau et Jégou, 2015) et sur les modes de vie dans divers espaces périurbains Bourguignons (Gateau, 2016, 2017 a et b). Ces entretiens, au nombre de 76, ont été réalisés avec des propriétaires et des locataires aux profils variés afin de refléter la diversité des habitants des espaces périurbains autant que des pavillonnaires (*cf.* tableau 1 ci-dessous). Ils ont été complétés par des séquences d'observations ponctuelles ainsi que par une enquête ethnographique de cinq ans dans l'une des communes périurbaines investiguée. L'ensemble de ce matériau qualitatif ne vise pas à une quelconque représentativité mais entend donner une image précise de la réalité des situations telles qu'elles sont vécues et perçues par les enquêtés.

Par ailleurs, les espaces périurbains ici mentionnés sont tous qualifiés comme tel par l'INSEE<sup>4</sup> (source : recensements de la population et enquêtes logement) et ont la spécificité d'être très différents - taille des communes, composition sociale, dépendance aux villes-centres, etc. De manière globale, la Bourgogne est un territoire à dominante rurale où la densité de population est faible (52 habitants/km<sup>2</sup>) et où les espaces périurbains concentrent 30,24 % de la population régionale. Ils ont vu leur population croître de 37 % depuis 1999, attirant près de 129 000 personnes supplémentaires provenant essentiellement d'autres communes de la région (Gaimard et Gateau, 2020).

---

4. Ces espaces sont constitués par les communes « des couronnes périurbaines et des communes multipolarisées des grandes aires urbaines », c'est-à-dire celles « dont au moins 40 % des actifs occupés résidents travaillent dans plusieurs grandes aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles » (INSEE, 2016).

## Mobilité contrainte et immobilité subie : les problématiques de la vie périurbaine

« Si on avait su... on ne serait pas venu ici. Bagnole, re-bagnole, frais... on perd tout : notre temps, notre énergie, le peu d'argent qu'on pensait avoir. On va finir par y laisser la santé ! ». Propriétaire d'un petit pavillon situé dans une commune périurbaine à une vingtaine de kilomètres de Mâcon, Frédéric, 37 ans, employé administratif, marié et père d'un enfant semble être, lors de notre rencontre en 2017, un homme acculé. Pourtant, sa situation pourrait laisser à penser qu'il fait partie de ces classes moyennes, certes d'origine modeste - ses parents étaient de « simples ouvriers » - mais dont l'apparente stabilité socio-économique se conjugue au bien-être : résidentiel, familial et, *in fine*, social. Pourtant, s'il explique que son couple et plus encore sa famille constituent ses « piliers », Frédéric reste soucieux. Il se sent en effet, et comme de nombreux enquêtés rencontrés au cours de nos différents travaux, en équilibre précaire, avec le sentiment que « tout peut basculer » rapidement. Pour lui, cette forme de vulnérabilité et l'inquiétude qui en découle proviennent essentiellement d'un choix résidentiel qui fut d'abord un choix relatif à un projet de vie. Il y a quelques années en effet, en 2013, il a décidé d'acheter un pavillon avec son épouse Carine, près de Mâcon, d'où ils sont tous deux originaires. Il s'agissait alors de leur premier achat après un parcours résidentiel typique les ayant chacun mené de la décohabitation parentale à la location individuelle puis conjointe jusqu'au désir de devenir acquéreur au moment de fonder une famille.

En d'autres termes, le projet de ce couple et leur choix résidentiel étaient assez classiques au regard de leur avancée dans leur cycle de vie, de leur position socio-économique et professionnelle ainsi que des opportunités immobilières (Berger, 2004 ; Authier et *al.*, 2010). À cet égard, au début des années 2010, si les prix des transactions immobilières augmentent avec de nombreux échanges de biens sur le marché, les conditions d'emprunts s'assouplissent et la baisse des taux d'intérêts se poursuit. « Il était donc temps de se lancer » se souvient alors Frédéric. Titulaire d'une licence en Administration Économique et Sociale (AES, bac +3), Frédéric est fonctionnaire, titulaire de son poste dans

une grande administration et n'est « pas trop inquiet » pour son avenir. Avec des revenus « corrects », de l'ordre de 2000 euros nets/mensuels, Frédéric bénéficie de la garantie de l'emploi et d'augmentations certes modestes mais somme toute régulières tout au long de sa carrière. Son épouse, Carine, âgée de 29 ans en 2013, n'a « qu'un » baccalauréat professionnel orienté métiers du sanitaire et du social et ne travaille pas régulièrement, environ 6 mois maximum par an. Ses revenus, très ponctuels, constituent toutefois un apport financier non négligeable pour son ménage, permettant comme elle le dit de « mettre un peu de beurre dans les épinards... et tout le reste ! ». À ce moment cependant, courant 2013, Carine ne trouve pas d'emploi. Sans contrainte ni projet professionnel, elle estime alors que le moment est propice pour fonder une famille et, au préalable, réaliser leur « rêve » résidentiel en devenant propriétaire d'un pavillon. Comme beaucoup, la stabilité professionnelle (ici de Frédéric), celle de leur couple et l'acceptation de faire des sacrifices pour accueillir ce premier enfant (Mazuy, 2009) ont été des éléments décisifs de ce projet familial inextricable de leur projet résidentiel.

Quelques mois plus tard, après un accord de financement obtenu auprès de leur banque - pour une durée de 25 ans - et après une période de prospection immobilière assez intensive, le couple a trouvé son logement : un pavillon des années 1990, de 120 mètres carrés, avec plusieurs chambres et un jardin clos. « Tout ce qu'on souhaitait alors... » confie Frédéric, dont le projet résidentiel d'accession à la propriété correspond à celui de près de 8 français sur 10, et ce depuis près de 50 ans (Marchal et Stébé, 2018).

Toutefois, en raison des spécificités locales et des fluctuations de l'immobilier, le couple a dû faire ce qu'ils pensent alors être une « petite » concession : désireux de vivre à Mâcon où travaille Frédéric, il savait qu'il ne pourrait vraisemblablement pas trouver un habitat individuel en ville, ni même dans les faubourgs « sympa » de la ville. Frédéric et Carine ont alors recherché un bien dans un périmètre proche de la ville-centre, notamment dans les banlieues voisines où ils n'ont pas trouvé leur compte. Tout en refusant de « reculer » jusque dans des communes plus rurales et donc un peu plus excentrées, « arrivée imminente d'un

bébé oblige... » rappelle Carine, ils ont alors été contraints de « couper la poire en deux » en faisant finalement le choix, un peu par défaut, de la première couronne périurbaine mâconnaise. En d'autres termes, ce choix de leur commune n'a pas été opéré en raison d'une attractivité territoriale ou résidentielle particulière mais est l'objet d'un compromis et d'un arbitrage entre différents critères (Gateau, 2017a)<sup>5</sup>.

Les premiers mois de cette nouvelle vie, correspondant à la fois à la découverte d'un nouvel environnement mais aussi à la vie à trois, ont été très occupés : soins au bébé et gestion de l'univers domestique, pour l'essentiel, pour Carine et vie professionnelle et travaux dans la maison pour Frédéric, avec un temps passé à l'extérieur du domicile important en raison des trajets quotidiens. Ainsi, au cours de l'entretien, Frédéric a indiqué qu'il avait également mal mesuré la réalité de ces trajets tant en termes de distance journalière (près de 50 kilomètres), de coûts (carburant et péage avec une petite portion d'autoroute) que de temps passé au volant. Si théoriquement il lui fallait une bonne vingtaine de minutes pour rallier son travail depuis son domicile, dans la pratique, il devait compter au moins trois quarts d'heure par trajet, hors embouteillages réguliers. Les flux étant importants aux horaires d'embauche et de débauche, les délais sont donc mécaniquement allongés, qui plus est sur certaines portions routières littéralement saturées. Ce phénomène de congestion aux heures de pointe, souvent mentionné dans l'univers citadin, est aussi une réalité problématique dans des espaces plus éloignés qui interdisent parfois toute alternative à l'automobile.

C'est finalement au moment où le couple pensait avoir trouvé une sorte de rythme, voire de « petite routine » selon Carine, que les difficultés ont envahi graduellement et durablement leur existence, et ceci de plusieurs manières.

D'abord, assez classiquement, le couple s'est rendu compte que la vie de famille, avec un nourrisson, engendrait de multiples dépenses, confirmant s'il le fallait encore qu'« élever un

5. En plus de la variable économique qui reste centrale, on peut citer la surface du pavillon et de sa parcelle, l'environnement dans lequel ils sont situés, la proximité aux espaces professionnels et aux commodités « ordinaires » (centres commerciaux, médecins, écoles...), la distance par rapport à la ville-centre, etc.



enfant induit des coûts » et « pèse sur tous les budgets familiaux » (Bellamy, 2007 : 47). S'il s'était préparé à cela, il semblerait que le crédit immobilier - plafonné à hauteur de 33 % des revenus du couple - a commencé à devenir pesant tant le cumul des autres dépenses est devenu exponentiel (mobilier et nourriture enfant, couches, soins divers...). Toutefois, Carine explique bien qu'à ce moment-là, si le couple « se serre un peu la ceinture », la situation est encore sous contrôle : « C'est vrai que l'arrivée du petit a changé beaucoup de choses, même si on s'y était préparé. Entre faire un budget et puis payer tous les mois, c'est autre chose. Là, le crédit, le bébé, les trajets pour Fred tous les jours avec quand même près de 50 kilomètres allers et retours, surtout quand tu vois le prix de l'essence... et puis tout le reste, ça va vite, très vite. Et c'est pas les aides de la CAF qui permettent de compenser tout ça ! Du coup ça devient très compliqué, surtout que même si je le voulais, je ne peux pas travailler, même en appoint ».

Pendant près de trois années, la situation de cette famille va quelque peu stagner : Frédéric poursuit sa carrière et Carine s'occupe de leur petit, le tout dans un contexte économique toujours plus fragile où les « découverts deviennent mensuels ». Finalement, la situation du couple va basculer en deux temps : d'abord, Frédéric a subi un accident de voiture qui, s'il ne l'a pas blessé, l'a toutefois contraint à changer de véhicule. Mal assuré, il n'a eu d'autre choix que de racheter une voiture d'occasion, puisant ainsi dans ses « ultimes » économies. Ensuite, son petit garçon ayant atteint l'âge de trois ans et ayant donc débuté sa scolarité, Carine a décidé de retourner vers l'emploi pour donner un peu d'oxygène à son ménage, tout en expliquant se sentir aussi soulagée de ne plus être contrainte de passer ses journées à « devoir » garder son fils à domicile : face au manque de ressources financières et d'infrastructures dédiées à la petite enfance<sup>6</sup>, elle n'avait en effet et jusque-là d'autre choix que de rester chez elle. Isolée géographiquement, moralement et financièrement, Carine qui était devenue « captive » de son foyer (Dodier, 2012) explique avoir très mal vécu la fin de cette période. Il lui tardait donc

6. Si l'offre globale en la matière semble être largement déficitaire à l'échelle nationale, elle l'est encore davantage dans les territoires ruraux et périurbains.

de retrouver un travail, « même un petit boulot », pour avoir le sentiment de participer à l'effort financier commun autant que pour retrouver une forme d'utilité sociale et d'estime de soi qui semblait l'avoir quittée.

C'est à ce moment-là que le couple semble avoir pris réellement conscience de la fragilité de sa situation : pour trouver un emploi, même modeste, il a fallu acheter un second véhicule. Faute de transport en commun ou d'infrastructures ferroviaires, aucune autre alternative n'était possible dans un contexte professionnel où les structures sanitaires et sociales sont concentrées, pour l'essentiel, à Mâcon : la mobilité était donc obligatoire pour Carine. Bien qu'ayant pu réaliser quelques entretiens d'embauche et pas uniquement dans son secteur d'activités, elle explique avoir dû finalement renoncer à travailler : d'une part, il lui aurait fallu souscrire un crédit à la consommation pour financer ce second véhicule, ce que le couple a toujours refusé pour éviter la spirale de l'endettement qui le guettait alors. D'autre part, étant donné le type d'emplois proposés, généralement à temps partiel, Carine a fait un calcul : son salaire lui aurait à peine permis de dégager un excédent financier une fois les frais de transport et donc de mobilité quotidienne déduits, sans compter le fait qu'elle aurait été dans l'obligation d'inscrire son jeune garçon au service périscolaire soir et matin ou encore d'assurer le paiement de la cantine quotidiennement.

Finalement, Carine est restée sans activité professionnelle, avec désormais un moral en berne ponctué de questions quasi existentielles, voire des regrets, sur le choix qui a mené son couple à acheter son pavillon en territoire périurbain... là où la mobilité qui est la norme empoisonne leur vie journalière et leur coûte très cher, financièrement et moralement : « Tu vois, on est fatigué là. On a pris un coup sur la tête alors qu'on avait plutôt pas mal organisé les choses, car on n'a pas foncé tête baissée justement. Mais on n'avait peut-être pas bien pris la mesure de tous ces frais, ce temps paumé en bagnole... Là, on est à un moment où on ne prend plus de plaisir à être là, où on ne peut plus faire grand-chose. On part même plus en vacances, ça coûte trop cher. Et l'idée de rouler des heures en faisant cinq pleins de carburant euh... non, merci c'est bon, c'est déjà ce qu'on fait tous les mois,

même tous les jours pour Fred. Donc là, franchement, c'est ras-le-bol ».

Aux dernières nouvelles, leur projet initial d'agrandir la famille avec un second enfant reste lettre morte et le couple ambitionne même de déménager pour se rapprocher de la ville, de l'emploi, afin de limiter les dépenses, le temps passé sur la route et finalement de trouver des meilleures conditions de vie. Le couple est donc engagé dans une étape de « défection » (Hirschman, 1995) qui s'inscrit dans un processus très coûteux, qui plus est lorsqu'il est contraint et le mène à sacrifier son « rêve » résidentiel et à renoncer au bien-être qu'il espérait trouver dans son pavillon « proche de la campagne ».

Le cas de figure qui vient d'être longuement développé est illustratif de la problématique de la mobilité, qui plus est contrainte, chez des ménages aux revenus modestes qui se trouvent en quelque sorte « piégés » financièrement, mais pas seulement. Pour ce couple, la mobilité est bien la source de leurs difficultés et leur situation met en exergue le fait que les déplacements quotidiens sont l'objet d'enjeux majeurs pour les ménages modestes et moyens tant ils conditionnent de multiples aspects de leur vie. D'un côté, et bien que nous ne soyons pas ici non plus dans une situation de « grande » pendularité<sup>7</sup> qui concernerait près des 7% des ressortissants européens (Vincent-Gueslin, 2012), il demeure que celle-ci a un coût financier et temporel indéniable dont l'impact sur la vie journalière de Frédéric est considérable. De l'autre, on l'a vu avec la situation de Carine, l'absence de possibilité de mobilité, du fait d'une incapacité économique, à de multiples répercussions qui ne sont pas non plus négligeables et qui tendent à vulnérabiliser la famille toute entière : non-retour à l'emploi, difficultés économiques, modification des projets familiaux, sentiment d'isolement moral et relationnel, voire de mal-être...

En outre, dans les espaces périurbains bourguignons dans lesquels nous avons enquêtés et qui sont marqués par une diversité des situations tant géographiques que socio-économiques, la mobilité et son organisation constituent une épineuse question,

---

7. Sont considérés comme constituant une « grande mobilité pendulaire » les trajets quotidiens d'au moins deux heures, aller-retour.

tant pour les ménages, on l'a vu, que pour les autorités politiques. En effet, les communes périurbaines dont la croissance est constante depuis une cinquantaine d'années en raison d'un étalement urbain continu (Baccaïni et Sémécurbe, 2009) sont aussi reconfigurées par la hausse des mobilités résidentielles : elles auraient ainsi gagné 2,7 millions d'habitants depuis les années 1990 (ODT/CGET, 2019). Elles doivent désormais composer avec une masse de navetteurs toujours plus conséquente du fait de la polarisation de l'emploi dans les pôles urbains comme du développement des flux automobiles toujours plus importants. Bien entendu, si la mobilité dans et vers ces espaces ne se décline pas uniquement sur un axe domicile-travail mais induit plutôt des manières de résider et donc de se mouvoir, il reste que pour les ménages actifs, c'est bien la mobilité professionnelle qui, en grande partie, structure, organise ou désorganise la vie quotidienne. Dans ce cadre, le recours systématique et quasi obligatoire à l'automobile devient une réelle problématique tant les coûts économiques, mais aussi environnementaux sont désormais élevés. Dans la société moderne, cette place croissante de la voiture en tant que moyen privilégié de locomotion (Dupuy, 1999 ; Orfeuil, 2000) conduit à une véritable dépendance à l'automobile

### **« Comment bouger ?! ». Vieillir en pavillon dans les espaces périurbains... quand on ne peut plus en sortir**

Si nous avons vu combien la mobilité peut être source de difficultés, il s'agit dans cette seconde partie d'insister plus spécifiquement sur les problématiques qui surgissent dès lors que les déplacements deviennent complexes, voire impossibles. Plus précisément, nous avons choisi d'étudier cette difficulté de mobilité chez les personnes âgées qui peuvent elles aussi connaître l'isolement pavillonnaire, qui plus est au sein de communes périurbaines où l'automobilité semble souvent être un horizon

indépassable<sup>8</sup>. Il est désormais avéré que la population vieillit et que les personnes âgées sont de plus en plus nombreuses : selon l'INSEE, les 65 ans et plus représentent en 2019 20% de la population et leur part a progressé de 4,3 points sur les deux dernières décennies (INSEE, 2019), mais aussi que deux ménages de retraités et d'inactifs âgés sur trois habitent une maison individuelle et que, parmi les personnes âgées de 80 ans et plus, 6 sur 10 sont des pavillonnaires, dont environ la moitié n'est pas motorisée (source : INSEE, Enquête nationale sur le logement de 2002 citée par Berger et *al.*, 2010). Partant de ces constats, la question se pose aujourd'hui de savoir comment vivent celles et ceux chez qui l'autonomie supposée leur permet d'occuper, seuls ou en couple, le logement dont ils sont propriétaires et dans lequel ils sont installés parfois depuis plusieurs décennies. C'est donc cette population qui concentre ici notre attention, en précisant que nous ne retenons pas de frontière établie et précise en termes d'âge tant cette variable, et donc la définition de la vieillesse, est subjective et dépendante de nombreux facteurs ainsi que le précise Rémi Lenoir : « On ne saurait traiter "l'âge" des individus comme une propriété indépendante du contexte dans lequel il prend sens et ce d'autant plus que la fixation d'un âge est le produit d'une lutte qui met aux prises les différentes générations » (Lenoir, 1989 : 63). Ainsi, nous avons pu nous entretenir avec des personnes âgées de 60 à près de 90 ans : nous les considérons toutes comme des personnes âgées, avec toutes les nuances que cela implique. Pourtant, au-delà d'un effet d'âge ou de génération qui apparaît finalement assez secondaire dans ce travail, il demeure que la majorité des enquêtés âgés interrogés a connu des parcours professionnels et résidentiels ascendants, véritables indicateurs d'une certaine « moyennisation » de la société française (Mendras, 1988). Autre

---

8. Dans le cadre de cette contribution et face à la récurrence des cas observés, le choix a été fait d'insister sur les situations d'isolement, d'insatisfaction ou d'isolement relationnel. Cela ne signifie pas qu'ils soient exclusifs ; il existe bien entendu – et fort heureusement – des configurations où les personnes âgées, mêmes isolées spatialement et dans leur logement, reçoivent des visites assez nombreuses, participent à diverses activités collectives et bénéficient de dispositifs locaux et de politiques publiques de lutte contre l'isolement et la dépendance (association Monalisa, actions des Centres communal d'action social (CCAS) et des conseils généraux, dispositif Ville amie des aînés, etc.).

déterminant commun à tous les membres de cette population, tous souhaitent, dans la mesure du possible, vieillir voire finir leurs jours dans leur pavillon.

Partant de là, nous avons cherché au cours des entretiens à voir comment ces personnes parvenaient à conserver leur autonomie dans un cadre résidentiel où la mobilité est plus que nécessaire. En effet, bien que résidant dans des communes périurbaines dont la plupart disposent de petits commerces - et même de magasins type supermarchés pour certaines d'entre elles -, ces habitants vivent trop loin de ces derniers pour s'y rendre seuls par leurs propres moyens, en particulier à pied. Une partie d'entre eux a en effet des difficultés physiques et physiologiques (douleurs diverses, arthrose, fibromyalgie<sup>9</sup>, fatigue importante...) qui rendent cette forme de mobilité impossible, réduisant d'autant leur autonomie. Ils doivent alors utiliser un véhicule, pour ceux qui conduisent encore, ou s'y faire conduire. Si certains des enquêtés parviennent à trouver ponctuellement un chauffeur ou ont recours à diverses alternatives mises en lumière par les travaux de Coutard et al. (2002), ne pas disposer de sa propre automobile ou ne plus être en capacité de la conduire pose la double question de la dépendance automobile et de la dépendance à autrui.

« J'ai de la chance, mon voisin que je connais bien et qui est très gentil m'emmène plus ou moins une fois la semaine faire mes courses. Il est vraiment gentil de faire ça, mais bon, je n'ose pas trop lui demander parce qu'il travaille, il a trois enfants et est très occupé. Alors ça me dépanne bien quoi, mais... mais bon, j'aime pas trop ça, je me sens pas libre et en fait je dépends de lui. Mais je n'ai pas trop le choix et... heureusement qu'il est là, hein ».(Michèle, 81 ans, vit en couple avec son mari âgé de 88 ans, près de Sens)

Ce témoignage souligne qu'il existe bien une forme de solidarité permettant de « palier l'urgence », c'est-à-dire d'assurer le minimum des déplacements nécessaires grâce à une aide extérieure fondée sur l'interconnaissance, la proximité et, dans ce cas, la stabilité des relations de voisinage (Membrado, 2003). Pourtant, ces cas apparaissent

---

9. La fibromyalgie est une maladie chronique, touchant essentiellement les femmes (80 % des malades), se manifestant par des douleurs diffuses, des troubles du sommeil ou une fatigue anormale. Elle a été officiellement reconnue en 1992 par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS).

plutôt à la marge et la mobilité reste pour beaucoup de personnes âgées un souci, voire une source d'angoisse, dans les espaces périurbains, sachant que la motorisation des ménages s'amenuise à mesure que la population vieillit tandis que l'abandon de la conduite se produit à des âges avancés (Mondou et Violier, 2010 ; Orfeuil, 2008).

Prenons par exemple le cas de José, 76 ans. Ce dernier vit dans son pavillon - de plain-pied - à une vingtaine de kilomètres de Dijon avec son épouse Marie, âgée de 74 ans. Ils habitent la même maison depuis près de quarante ans et ce lieu, où leurs enfants ont grandi, est rempli d'affects : le couple est très attaché tant à ce pavillon qu'à la commune dans laquelle où il se situe ; ils sont donc un fortement « ancrés » sur le plan territorial (Rémy, 1996). Malade depuis plusieurs années, Marie n'est plus mobile et peut à peine se rendre dans le jardin lorsque le temps le lui permet : elle passe le plus clair de son temps dans la maison, naviguant entre son fauteuil de repos installé dans le salon, face au téléviseur, la cuisine où elle prend encore plaisir à préparer les repas (avec l'aide d'un tabouret haut où elle peut prendre appui, n'étant plus en mesure de tenir longtemps la station debout) et la chambre à coucher située dans une pièce attenante. José, lui, dont le passe-temps favori consiste à lire les journaux et à entretenir son potager « à la belle saison », a conduit sa voiture jusqu'à une période récente. Cela permettait au couple d'être complètement indépendant, dans « toutes » ses activités précise José : courses, loisirs, visites à des amis, rendez-vous médicaux, etc. Cependant, puisque « arrive un moment où la perte d'autonomie contraint à renoncer à l'automobile » (Mondou et Violier, 2010 ), José vient de « raccrocher » comme il l'a dit, se trouvant désormais trop « dangereux » : « J'aimais conduire, même sur de petits trajets, depuis plusieurs années. Bon, quand j'étais jeune c'était différent, on allait partout. Mais j'aimais bien ça et c'était aussi pratique pour les courses, aller chez le toubib, tout ça, d'autant que Marie n'a jamais passé le permis puisqu'elle est toujours restée à la maison... bref, j'étais autonome quoi. Maintenant je veux plus conduire, parce que je ne peux plus conduire. Je me suis bien rendu compte que je ne pouvais plus tourner la tête, je suis plus lent, il y a aussi plein de panneaux que je ne connais pas et aussi... je crois que je commençais à avoir un peu peur. Et c'est là que... que tu deviens

dangereux en fait. Donc la voiture bah... elle reste au garage et il faudra bien que je me décide à la vendre (...). Ça a été dur à prendre cette décision de ne plus y toucher, d'autant qu'il a fallu trouver des solutions. Alors on essaie de se faire livrer pas mal de choses, on utilise plus notre congélateur, je me suis abonné à mes journaux pour moins aller au kiosque... Mais ça complique tout et c'est vrai que maintenant... de perdre cette liberté là c'est pas bon... je commence à me sentir vieux ! ».

Les propos de ce septuagénaire confirment que le « 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 » (Pochet et Corget, 2010). Toutefois, sans autre choix, le couple a donc opté pour un service de portage de courses à domicile. Cependant, pour ce qui est des achats plus réguliers comme le pain par exemple, José est obligé de s'y rendre seul, à pied. Si le trajet lui prend une petite heure aller-retour, José explique être de moins en moins rassuré à l'idée de se déplacer seul, craignant « une mauvaise chute » ou même un simple « coup de fatigue ». Il a alors réduit la fréquence des sorties en direction de la boulangerie locale (« deux ou trois fois dans la semaine, s'il fait beau... »). Et, lorsqu'il faut aller consulter un médecin ou pour tout autre service, José et Marie font désormais appel à un taxi. Une solution onéreuse qui leur rappelle combien ils sont désormais vulnérables puisque dépendants d'autrui pour des actes ordinaires... qui le deviennent de moins en moins. Isolés socialement - les deux enfants du couple ne vivent pas dans la région et les voisins desquels ils étaient assez proches sont décédés ou ont fini par quitter la commune -, José et Marie se sentent quelque peu démunis face à l'évolution de leur situation. Si cela les angoisse assez fortement, ils n'ont pas prévu, pour l'heure, de changer de domicile : ils n'en ont aucunement l'envie.

La situation de ce couple n'est toutefois en rien exceptionnelle et bien qu'elle ne soit pas propre aux personnes vivant dans les espaces périurbains - les ruraux sont impactés de la même manière -, il s'avère toutefois qu'elle semble poser des difficultés particulières aux habitants de ces territoires intermédiaires : ils n'ont en effet ni la proximité aux services et autres infrastructures que les urbains connaissent, ni les réseaux d'interconnaissance et de solidarité (formels et informels) dont peuvent parfois bénéficier ceux qui ont passé leur vie en zones



rurales. Bien entendu, les situations sont toujours très contrastées et il ne s'agit en aucun cas d'idéaliser un monde rural qui connaît lui aussi, en la matière, de nombreux changements puisqu'en matière d'accompagnement du vieillissement en milieu rural, ce modèle traditionnel « s'effrite » tandis que des « différences nettes existent entre les vieux du coin, ayant toujours vécu au pays, et les retraités installés tardivement en milieu rural » (Mallon, 2011).

En tout état de cause, c'est lorsque les mobilités deviennent complexes voire impossibles à effectuer, même sur de courtes distances, que la perte d'autonomie devient manifeste et entraîne son lot de conséquences qui nécessitent une reconfiguration des pratiques des personnes concernées. Si certains comme José et Marie parviennent encore à se « débrouiller » et à ajuster leur situation à leurs contraintes physiques, économiques ou spatiales, l'enjeu à court terme n'est rien d'autre que leur maintien à domicile.

Pour d'autres, l'absence de mobilité est provisoirement contournée par une série d'agencements de leur domicile et des espaces attenants (pièces du pavillon, jardin, garage...). En d'autres termes, et avec pour objectif la conservation de son mode de vie et même de son logement, l'habitat est alors réinvesti et adapté aux contraintes fonctionnelles de ses occupants lorsque se mouvoir dans sa maison devient une action extra-ordinaire. C'est ainsi que les pavillons, qui sont souvent construits sur plusieurs niveaux et qui nécessitent d'être en capacité physique de monter et descendre des dizaines de marches à plusieurs reprises dans une journée, font l'objet de réaménagements plus ou moins importants. Il s'agit, *in fine*, de permettre ou de faciliter une mobilité « interne » au logement lorsque la sédentarisation s'impose à ses occupants, que le logement devient le seul horizon dans un environnement périurbain et résidentiel qui ne peut plus, par ailleurs, être investi.

Nous avons ainsi rencontré d'autres personnes âgées, généralement touchées par des problèmes de santé plus ou moins conséquents, qui ont en partie transformé leur logement. Qu'il s'agisse de petits aménagements, comme la pose d'une barre d'appui sécurisé dans les toilettes ou la salle de bain, la condamnation de placards situés en hauteur ou la surélévation des plans de travail, ou de réagencements plus importants comme la réaffectation des pièces (un salon transformé en chambre, un garage devenu salle

de bain ou plus fréquemment lieu de stockage en lieu et place d'un grenier et parfois même le retrait pur et simple d'un étage laissé inoccupé), les propriétaires concernés sont dans l'obligation de modifier leur espace de vie lorsque se joue la possibilité même d'y rester. La logique qui sous-tend ces transformations est à nouveau celle de l'attachement à un lieu et donc du refus de le quitter puisque, « si rester, demeurer chez soi signifie continuer à vivre avec son identité et son intériorité, s'en séparer peut suggérer le renoncement à un confort, un style de vie, une position sociale, tout un ensemble d'éléments qui font qu'abandonner sa maison c'est abandonner une partie de soi-même » (Berger et *al.*, 2010).

Il s'agit alors d'opérer, lorsque c'est devenu nécessaire, un recentrement sur certains espaces qui sont sécurisés tout en transformant les usages qui peuvent en être fait afin de limiter les effets de la perte de capacité à se déplacer. Madeleine, une retraitée de 79 ans qui est veuve et vit seule dans son petit pavillon près d'Auxerre, explique bien comment son fils unique a conditionné son maintien, seule à domicile, à la réalisation de tels aménagements à la suite d'un accident domestique : « Mon fils, qui s'inquiète beaucoup, est venu me voir il y a quelques mois et il ne m'a pas laissé le choix : il m'a dit 'si tu veux pas finir dans un EPHAD, il faut réaménager la maison !' Alors comme les commodités sont en bas (NTD : au rez-de-chaussée), il a proposé de mettre un grand paravent et de couper le salon en deux, en descendant mon lit et mes affaires. Comme ça, je n'ai plus à monter à l'étage. D'ailleurs il est fermé maintenant, je n'y monte plus. C'est un peu triste mais de toute façon depuis la mort de mon mari, la maison est trop grande. Et comme je suis un peu handicapée suite à une mauvaise chute l'an dernier, il n'y avait pas trop d'autre possibilité. Alors là, au moins je vis en bas, je suis rassurée. Et mon fils aussi. J'ai tout ce qu'il me faut ici et surtout je peux rester ici, dans ma maison, tranquillement ».

Une « mauvaise chute », qui constitue « 84 % des mécanismes à l'origine d'un accident de la vie courante chez les plus de 65 ans » (Morestin et Cauvin, 2011), a donc conduit Madeleine à être hospitalisée plusieurs semaines, suite à quoi son fils a décidé des aménagements mentionnés ci-dessus. Bénéficiant d'une petite retraite qui la maintient à la limite de la précarité, Madeleine et

son fils ont finalement fait le « choix du nécessaire » (Bourdieu, 1979) avec des petits travaux au coût modeste. S'ils constituaient la condition pour qu'elle soit maintenue à domicile et qu'ils ont de fait été bénéfiques pour son quotidien, il reste qu'ils ont eu pour effets indésirables de rendre Madeleine un peu plus « captive » de sa maison. Si cette configuration peut se retrouver pour les autres types de logements et dans tous les espaces des plus ruraux aux plus urbanisés, il reste que ce pavillon, qui constitue tant un espace de « vie » qu'un espace « vécu » (Marchal, 2017), est bien devenu un lieu d'enfermement où Madeleine est contrainte à une forme de réclusion. Et cela conditionne son mode de vie puisque la plupart de ses journées se passent désormais dans quelques mètres carrés, qui plus est dans une solitude qui entraîne une véritable vulnérabilité relationnelle, seulement trompée deux fois par semaine par le passage d'une aide-ménagère et, le weekend, par celui de son fils qui lui apporte ses provisions hebdomadaires. Immobile et isolée, Madeleine est donc, désormais, « enfermée chez elle », sans horizon de sortie.

## Conclusion

Cette contribution a souhaité insister sur les contraintes qui, en termes de mobilité, découlent du fait de vivre en pavillon et, de manière inséparable, en territoire périurbain. Si ces contraintes existent pour toutes les catégories sociales et à tous les âges de la vie (autant que dans d'autres environnements comme les milieux ruraux), nous avons ici centré notre propos sur des populations qui sont encore plus impactées par la nécessaire mobilité et donc, par son absence ou les difficultés pour l'assurer. Ainsi, les catégories sociales populaires et plus souvent moyennes qui constituent le gros du contingent des habitants du périurbain (Jaillet, 2004 ; Girard, 2013) sont particulièrement vulnérables face à la mobilité en ce qu'elle implique de nombreux coûts qui interfèrent directement avec la réalité socio-économique de ces ménages. Comme l'a souligné Motte-Baumvol (2007) à propos des ménages de la grande couronne francilienne, en tenant donc compte des inégalités territoriales, cette dépendance à l'automobile devient un facteur supplémentaire « d'exclusion sociale ».

Avec des temps de transport qui s'allongent du fait d'une automobilité toujours plus conséquente, avec des flux de circulation qui ne cessent de se densifier et une hausse continue des prix des carburants en dépit des récentes offensives sociales et populaires symbolisées par le combat initial des « gilets jaunes », l'automobilité devient une sorte de « luxe ordinaire » qui grève durablement les budgets des ménages dont il est question. En dépit de quelques alternatives trop rares pour être ici généralisées<sup>10</sup>, les habitants de ces espaces périurbains n'ont d'autre choix que d'être mobiles. Pourtant, ils sont parfois contraints à renoncer à cette mobilité lorsqu'elle engendre de tels investissements et coûts qu'elle devient, soit trop peu rentable, soit même inenvisageable. Combinés à une critique environnementale dont le poids est désormais croissant (Cailly et Vanier, 2010 ; Dodier, 2012), ces éléments interrogent le « modèle périurbain » qui « repose sur un haut niveau de mobilité » (Mondou et Violier, 2010) lui-même actuellement indissociable de l'automobilité. Et, à nouveau, l'usage peu modéré de la voiture, voire des voitures lorsque les couples bi-actifs en particulier sont en mesure de posséder deux véhicules, questionne lui aussi ce mode de vie. Cette configuration qui, « tant par ses implications environnementales que sociales, du fait de la dépendance qu'elle engendre vis-à-vis d'un mode de transport qui peut s'avérer couteux en particulier pour les ménages les plus modestes, particulièrement représentés dans les espaces périurbains (...) [*entraîne*] une situation qui peut compromettre l'accès de certains ménages à l'emploi et à d'autres ressources (commerces, services publics, etc.), et qui posera de plus en plus de problèmes à une population par ailleurs vieillissante » (ODT/CGET, 2019 : 33). Sur ce dernier point, la seconde partie de cet article a tenté de mettre à jour la

10. Certaines communes périurbaines sont en effet desservies par le train, quelques automobilistes font du co-voiturage, certains habitants se convertissent quand ils le peuvent au télétravail, etc. Nos enquêtes montrent toutefois qu'il s'agit là de cas marginaux, notamment parce que de nombreux individus souhaitent préserver une certaine liberté en considérant avant tout que l'automobile est un moyen de transport individuel ou familial qui leur permet de rester maîtres de leurs horaires, trajets, mais aussi de la manière dont ils « investissent », utilisent voire « habitent » leur véhicule (Marchal, 2014) : température de l'habitacle, musique, l'habitacle comme espace de décompression ou de tranquillité personnelle, etc.

problématique sociale, voire sociétale, qui émerge à propos de la situation des personnes âgées dont la mobilité décline ou disparaît et renforce indéniablement leur vulnérabilité. En plus d'entraîner des situations d'isolement social comme géographique, mais également de dépendance pour lesquelles il conviendra de trouver de réelles solutions politiques à court terme, la hausse de la part des personnes âgées dans la population et leurs difficultés face à la mobilité questionne le passage de « l'emprise à la déprise » (Caradec, 2012) et, *in fine*, le bien vieillir.

# Bibliographie

- **Authier J.-Y., Bonvallet C. et Lévy J.-P.** (dir.), (2010), *Élire domicile : la construction sociale des choix résidentiels*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon.
- **Baccaïni B., Sémécurbe F.** (2009), « La croissance périurbaine depuis 45 ans. Extension et densification », *INSEE Première*, n° 1240.
- **Bellamy V.** (2007), « L'impact des enfants sur les budgets des familles. Les familles monoparentales fragilisées », *Informations sociales*, 1, n°137, pp. 46-52.
- **Berger M.** (2004), *Les Périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?*, Paris, CNRS Editions.
- **Berger M., Rougé L., Thomann S. et Thouzellier C.** (2010), « Vieillir en pavillon : mobilités et ancrages des personnes âgées dans les espaces périurbains d'aires métropolitaines (Toulouse, Paris, Marseille) », *Espace populations sociétés*, 1, pp. 53-67.
- **Bourdieu P.** (1979), *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Éditions de Minuit.
- **Brodiez-Dolino A.** (2016), « Le concept de vulnérabilité », *La Vie des idées*. URL <http://www.laviedesidees.fr/Le-concept-de-vulnerabilite.html>
- **Caradec V.** (2012), *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*, Paris, Armand Colin.
- **Cailly L. et Vanier M.** (2010), *La France. Une géographie urbaine*, Paris, Armand Colin.
- **Coutard O., Dupuy G. et Fol S.** (2002), « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », *Espaces et Sociétés*, pp. 155-175.
- **Demoli Y. et Lannoy P.** (2019), *Sociologie de l'automobile*, Paris, Éditions La Découverte.
- **Dodier R.** (dir., 2012), *Habiter les espaces périurbains*, Rennes, PUR.
- **Dupuy G.** (1999), *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos, 160 p.
- **Gaimard M., Gateau M., Bichet B. et Ribeyre F.** (2018), « Introduction : de la vulnérabilité au territoire », in Gaimard M., Gateau M. et Ribeyre F., *Vulnérabilités et territoires*, Nancy, Kairos, pp. 11-24.

- **Gaimard M. et Gateau M.** (à paraître, 2020), *Mobilités résidentielles et dynamique démographique dans le périurbain bourguignon*, CUDEP, Lille.
- **Gateau M.** (2017), « Les trajectoires résidentielles des pavillonnaires », *Sociologies* [En ligne, Dossiers Où en est le pavillonnaire ?]. URL : <http://sociologies.revues.org/5949>
- **Gateau M.** (2017b), « Les rapports de sociabilité en territoires périurbains », in Ferréol G. (Dir.), *Identités et territoires*, Louvain-la-Neuve, Eme et inter-communications, pp. 241-250.
- **Gateau M.** (2016), « Choix pavillonnaire, sociabilités et ancrage résidentiel en zones périurbaines. Le cas des classes moyennes supérieures dijonnaises », in Costes L., *Territoires du périurbain : quelles nouvelles formes d'appropriation ?*, Paris, L'Harmattan, pp. 37-56.
- **Gateau M. et Jégou A.** (dir., 2015), « Formes et enjeux de la densification. Vers un aménagement durable des territoires bourguignons ? », *Rapport d'études*, Dijon, MSH, ADEME-DREAL-CRB, 154 p.
- **Girard V.** (2013), « Des classes populaires en recomposition dans le périurbain lointain : analyser les effets croisés de l'accès à la propriété pavillonnaire et des restructurations de l'emploi industriel (1982-1999) », in Authier J.-Y., Bourdin A. et Lefevre M.-P., *Actualités de la sociologie urbaine francophone*, Limoges, PUL.
- **Haumont N.** (2001), *Les pavillonnaires*, Paris, L'Harmattan.
- **Hirschman A.-O.** (1995), *Défection et prise de parole*, Paris, Fayard.
- **INSEE** (2019), Population par âge, *INSEE Références*, 26/03/2019. URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3676587?sommaire=3696937>
- **Jaillet M.-C.** (2004), « Le périurbain : un univers pour les classes moyennes », *Esprit*, n°303, pp. 40-61.
- **Kaufmann V. et Guidez J.-M.** (1998), *Les citoyens face à l'automobilité. Les déterminants du choix modal*, CERTU-ADEME-UTP, Lyon, 121 p.
- **Lenoir R.** (1989), « Objet sociologique et problème social », in *Initiation à la pratique sociologique*, Paris, Bordas.
- **Mallon I.** (2011), « L'accompagnement du vieillissement en milieu rural au-delà de la solidarité intergénérationnelle », *Informations sociales*, 2, n°164, pp. 100-108.
- **Marchal H. et Stébé J.-M.** (2018), *La France périurbaine*, Paris, PUF.
- **Marchal H.** (2017), « Vieillir dans un quartier urbain composé de pavil-

lons », Le village dans la ville : l'expérience d'un quartier qui fait territoire et lieu », *Gérontologie et société*, n° 152, vol. 39, pp. 27-40.

- **Marchal H.** (2014), *Un sociologue au volant. Le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain*, Paris, Téraèdre.
- **Mazuy M.** (2009), « Avoir un enfant : être prêts ensemble ? », *Revue des Sciences Sociales*, n° 41, pp. 30-41.
- **Membrado M.** (2003), « Les formes du voisinage à la vieillesse », *Empan*, n°52, pp. 100-106.
- **Mendras H.** (1988), *La seconde révolution française 1965-1984*, Paris, Gallimard.
- **Mondou V. et Violier P.** (2010), « Le vieillissement de la population périurbaine : quelles stratégies pour pallier la disparition d'une mobilité autonome ? Exemple d'une commune de taille moyenne, La Flèche », *Espace populations sociétés*, 1, pp. 83-93.
- **Morestin F. et Cauvin S.** (2011), « Personnes âgées et adaptation du logement : présentation, résultats et perspectives du projet et de l'étude SADEER », *Gérontologie et société*, 1, vol. 34, n°136, pp. 141-155.
- **Motte-Baumvol B.** (2007), « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : le cas de la grande couronne francilienne », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 5, p. 897-919.
- **Observatoire des territoires (ODT)/Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET)**, (2019), *Les mobilités résidentielles en France. Tendances et impacts territoriaux*, Paris.
- **Orfeuil J.-P.** (2008), *Mobilités urbaines. L'âge des possibles*, Paris, Les Carnets de l'Info.
- **Orfeuil J.-P.** (2000), « L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses », *Synthèse*, INRETS, Arcueil, 146 p.
- **Pochet P. et Corget R.** (2010), « Entre « automobilité », proximité et sédentarité », *Espace populations sociétés*, 1, pp. 69-81.
- **Rémy J.** (1996), « Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville », in Hirschorn M. et Berthelot J.-M., *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan.
- **Vincent-Geslin S.** (2012), « Des racines et des ailes », *SociologieS*, Premiers textes, mis en ligne le 09 mai 2012. URL : <http://sociologies.revues.org/3945>



