



HAL
open science

Vieillir chez soi dans les espaces peu denses : s'adapter pour maintenir un approvisionnement autonome

Angèle Brachet

► **To cite this version:**

Angèle Brachet. Vieillir chez soi dans les espaces peu denses : s'adapter pour maintenir un approvisionnement autonome. Géographie. Université Paris-Est, 2024. Français. NNT : 2024PESC2008 . tel-04889654

HAL Id: tel-04889654

<https://theses.hal.science/tel-04889654v1>

Submitted on 15 Jan 2025

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.

Thèse de doctorat de l'Université Paris-Est

École doctorale Ville, Transports et Territoires (VTI), n° 528

AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE ET URBANISME

Thèse préparée dans l'unité de recherche **Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)**,
sous la direction d'**Emre KORSU**

Angèle BRACHET

Vieillir chez soi dans les espaces peu denses S'adapter pour maintenir un approvisionnement autonome

Thèse soutenue publiquement le 15 octobre 2024

Composition du jury

Claire ARAGAU

Professeure des universités,
Université Paris-Est Créteil
Présidente du jury, examinatrice

Emre KORSU

Maître de conférences HDR,
Université Gustave Eiffel
Directeur de thèse

Patricia SAJOUS

Maîtresse de conférences HDR,
Université Le Havre Normandie
Examinatrice

Isabelle MALLON

Professeure des universités,
Université Lumière Lyon 2
Rapportrice

Sébastien LORD

Professeur titulaire,
Université de Montréal
Rapporteur

Remerciements

J'ai été beaucoup soutenue, aidée, accompagnée durant toute ma thèse, que ce soit pour ma recherche ou pour la vie à côté. Je souhaite remercier toutes les personnes qui ont été présentes.

Tout d'abord, je tiens à remercier mon directeur de thèse d'avoir accepté de me diriger sur ce sujet et de m'avoir fait progresser. Merci Emre de m'avoir toujours soutenue, conseillée, aiguillée, de m'avoir remonté le moral, d'avoir cru à mon travail. Merci d'avoir répondu présent après chacun de mes mails inquiets. Merci aussi pour toutes les lectures, relectures, propositions d'amélioration, et relectures encore. Et enfin, merci pour la confiance et la liberté que tu m'as accordées.

Je souhaite également remercier Joël Meissonnier d'avoir accepté de faire partie du jury, ainsi que Claire Aragau, Isabelle Mallon, Sébastien Lord et Patricia Sajous d'avoir évalué ma thèse. Merci pour vos retours très enrichissants qui me permettent de réfléchir à mon travail.

Je remercie la famille Pagnoux de m'avoir accueillie de nombreuses fois à Limoges, et Pierre P. de m'avoir autant aidée à Blaisy-Bas et de m'avoir présenté ses ami·es et voisin·es. Merci Adèle et merci Alain d'avoir mobilisé vos ressources professionnelles.

Je veux remercier les membres des groupes de recherches PAVIM et Fair Mobility avec qui j'ai eu la chance d'échanger et qui ont ouvert mon regard à d'autres approches et sujets de recherche que les miens.

Réaliser cette thèse au sein du LVMT a été un vrai plaisir pour moi. Je voudrais remercier tous·tes les membres et ancien·nes membres du laboratoire, qui ont donné et donnent à notre environnement de travail une ambiance chaleureuse et réconfortante. Grâce à vous j'ai été souvent très heureuse de me lever le matin pour venir au travail.

Virginie et Sandrine, merci de m'avoir aidée de mon arrivée au laboratoire jusqu'à la préparation de la soutenance et tout au long des démarches qui accompagnent le doctorat.

Je remercie les membres du Collectif d'Action et Recherche Féministe (le CRAF) du LVMT pour les discussions et les échanges.

Merci Caroline, et merci Leslie, d'avoir suivi mon travail d'aussi près, d'avoir réfléchi sur mon sujet, d'avoir cru en moi et aussi de m'avoir fait confiance pour travailler avec vous. J'en suis très reconnaissante.

Je remercie de tout cœur Julie et Benoit pour votre soutien depuis le début de ma thèse jusqu'au coaching de pré-soutenance. Benoit, merci pour les heures passées sur le manuscrit, ton aide a largement participé du bon déroulement de mon voyage doctoral. Aussi, Julie, merci de m'avoir nourri et de m'aider à prendre des décisions.

Merci Alexis, de m'avoir orientée vers la recherche et de m'avoir aidé à construire ce sujet de thèse.

Je veux aussi remercier Anna, Anne A., Emma, Laetitia, Laurent T., Manon E., Mariane, Marion et Sandrine W. pour vos nombreux retours et conseils, que ce soit sur le plan de ma thèse, le manuscrit, les soutenances blanches ou les couleurs de mes schémas.

Merci à Gonçal, pour ton accueil au labo, tes conseils tout au long de la thèse et ta voix de baryton. Je remercie Lilite et Léazz pour ces années passées ensemble, merci d'en avoir fait autant pour moi, pour ma recherche et pour mon développement personnel. Léazz, merci pour ton esprit créatif. Lilite, merci pour ta force et ta confiance.

Merci à mes co-bureau Kofi et Léa dF. Merci Kofi pour les relectures en anglais, merci pour tes cadeaux, pour les concerts et les rires. Léa dF, merci d'être restée avec moi toute la journée du dépôt du manuscrit, merci d'être passionnée et de le partager.

Je remercie aussi les voisines de bureau Albérica, Maya et Manon. Alberica, merci pour ta bienveillance, merci de t'être souvent souciee de comment j'allais. Merci Maya pour les gâteaux, les chants et les danses. Et merci Manon pour tes éclats de rire.

Un grand, grand merci à toute l'équipe des doctorant·es et ancien·nes doctorant·es du LVMT. Agathe, Augustin, Ayité, Dylan, Félix, Iñigo, Jade, Jean-Philippe, Lou, Marjolaine, Philippe, Pierre-Henri, Rayane, Reece, Thomas, Timothée, Xavier et Yassine, j'ai été très heureuse de partager cette expérience de la thèse avec vous. Je remercie aussi Anton, Laura et Julie (même si vous n'êtes pas au LVMT) ça a été un plaisir de pouvoir échanger avec vous sur les enjeux du vieillissement et j'espère que ce n'est que le début.

Enfin, merci à Anne J., Biao, Christophe, Claire, Daphné, Delphine, Fabien, Florent, Gwendal, Hoai Thu, Joséphine, Laurent P., Laura, Lucile, Manu, Marie, Philippe, Tatiana, Virginie B. et Yao pour les moments collectifs du labo, les journées des 20 ans, les séminaires et colloques ensemble au Croisic, à Bruxelles, à Leipzig, à Dijon, merci pour les midis à la cantine ou les parties de tarot.

Je souhaite également remercier les ami·es de Paris et d'ailleurs, qui m'ont toujours accompagnée. Merci Alan, Julie, Laura, Marianne, Olivier, Pauline, Sarah, Valentin, Valentine, merci la CDM, Astrid, Laure et Sarra et ses invités spéciaux Guillaume et Martin, pour les marches le dimanche, pour les week-ends qui m'ont permis de me changer les idées. Merci.

Un grand merci à mes relecteur·rices d'avoir corrigé fautes et coquilles : Lucas, Lucie, Marion, Olivier, papa, tonton Laurent et Sarra. Merci Marion, j'espère que tu ne t'es pas lassée de ton rôle de relectrice officielle, ta rigueur sur l'usage des virgules m'est très chère. Mis bout à bout, tu as quasiment relu chaque mot du manuscrit, merci encore d'avoir pris le temps de faire tout ça.

Merci à ma famille, mes oncles et tantes, merci les cousin·es pour la semaine de relecture/respiration en Ardèche. Merci à mes grands-mères qui ont sûrement influencé le choix de ce sujet. Je veux également remercier mes parents, merci de m'avoir soutenue dans mes études et de m'avoir offert la possibilité de faire mes propres choix. Merci à Clémence et Lucie d'être mes sœurs, je peux toujours compter sur vous. Clémence, merci pour ton énergie et ta force qui m'inspirent pour avancer. Merci Lucie pour ta culture et tes connaissances qui m'ont donné envie de continuer d'apprendre.

Un grand merci Sarah, partager mon quotidien avec toi me rend très heureuse. Rester à Paris pour la thèse ne m'a pas fait peur sachant que tu y étais. Merci de tout remettre en question et merci d'avoir pris soin de moi.

Baptiste, j'ai été ravie de partager cette expérience avec toi. Merci de m'avoir épaulée, encouragée depuis le début de la thèse. Merci d'avoir écouté mes journées, mes questionnements, mes présentations et d'avoir toujours eu les mots pour me conseiller, me réconforter ou me faire progresser.

Mes derniers remerciements s'adressent à toutes les personnes que j'ai rencontrées durant le travail de terrain et qui ont accepté de m'accorder une heure ou deux de leur temps pour discuter avec moi. Merci de m'avoir accueillie chez vous sans hésiter, merci de m'avoir offert des cafés, des repas, des encouragements, merci de m'avoir livré vos expériences très enrichissantes. Sans vous, cette thèse n'existerait pas, alors merci.

Préambule

« L'une des raisons principales de la réprobation morale que subit la vieillesse, et qui entraîne de facto une marginalisation sociale, est le culte que nous portons au nouveau, au renouveau, au toujours nouveau, au perpétuellement renouvelable. Notre règne de l'obsolescence programmée fait de l'impérative du changement d'ADN de la société de consommation. Il conduit à nous faire penser que la vieillesse c'est l'immobilité, le fixe, l'inchangé, ce qui est déjà périmé et va bientôt disparaître de notre horizon. »

La voyageuse de Nuit, Laure Adler, 2020, Grasset

En écrivant *La voyageuse de nuit*, Laure Adler fait le récit de trajectoires et d'expériences multiples de l'avancée en âge dans une société où la vieillesse est invisibilisée. Son essai donne une voix aux vieilles et vieux dont la parole lui semble inaudible. Elle s'oppose à une segmentation de la population selon l'âge et dénonce la marginalisation de sa partie la plus âgée. Malgré le caractère immédiat et incontournable du vieillissement démographique en France, la société peine à s'adapter aux conditions d'existence de la vieillesse. Au contraire, ce serait aux personnes les plus âgées de s'adapter aux nouveautés, de se tenir à la page dans un environnement qui se transforme. Celles qui ne sont pas en mesure de négocier le virage de ces changements se retrouvent alors de fait exclues d'un monde qui continue de tourner sans elles. L'autrice dénonce également les stéréotypes « d'immobilité » associée aux personnes plus âgées qui resteraient figées dans le passé et incarneraient une image dépréciatrice en contraste avec la valorisation de la jeunesse et de la nouveauté.

La recherche menée dans cette thèse place les expériences de la vieillesse au premier plan et se fonde sur les besoins et les aspirations exprimés par les personnes âgées. La question du changement, au cœur du processus de vieillissement, est interrogée à l'aune de l'approvisionnement des personnes, soit l'ensemble des pratiques qui permettent aux personnes de se procurer ce qu'elles souhaitent. Elle se pose à la fois à l'échelle individuelle, l'avancée en âge correspondant à un processus de transformations. Mais elle s'applique également à l'environnement extérieur, social et spatial, dans la mesure, où les territoires et les modes de vie évoluent. Les conditions dans lesquelles se réalisent les pratiques d'approvisionnement se trouvent ainsi modifiées lorsque, notamment l'offre commerciale, les conditions de déplacement, et les services de mobilité changent. Nous cherchons à comprendre ce qu'impliquent ces changements en ce qui concerne l'autonomie dont disposent les personnes âgées pour s'approvisionner. Nous souhaitons porter des pistes de réflexion pour concevoir un territoire adapté aux vieillissements, favorisant un approvisionnement autonome à domicile.

Sommaire

Remerciements	2
Préambule	5
Introduction générale	9
Partie I - Lire, conceptualiser, construire un cadre d'analyse et une méthode d'investigation.....	25
Chapitre 1 : Un cadre théorique qui allie sociologie du vieillissement, gérontologie environnementale et sciences de l'aménagement	27
Chapitre 2 : Méthodologie d'enquête et présentation des terrains	79
Partie II – Regards portés et manières de s'adapter aux transformations des conditions d'approvisionnement.....	139
Chapitre 3 : Un changement des besoins et des envies en vieillissant en parallèle de l'évolution de l'environnement de résidence	141
Chapitre 4 : La pluralité des stratégies d'adaptation : entre ajustements, renoncements et engagements	189
Chapitre 5 : La digitalisation de l'offre commerciale et des services de mobilité : une tendance aux effets profonds	241
Partie III - Faire face aux transformations : une adaptation aux dimensions plurielles.....	287
Chapitre 6 : Les multiples stratégies d'adaptation découlent de la diversité des vieillissements et révèlent des inégalités entre les personnes plus âgées	289
Chapitre 7 : Pratiques différenciées entre les femmes et les hommes et inégalités de genre quant au maintien d'un approvisionnement autonome.....	335
Conclusion de la thèse.....	367
Références bibliographiques.....	403
Glossaire.....	434
Table des matières.....	435
Table des cartes	444
Table des figures	445
Table des tableaux.....	446
Table des annexes	447
Table des encadrés	448
Annexes.....	449

Introduction générale

« Le temps est couvert, ce samedi matin à Iwase, un quartier endormi près de la baie de Toyama, sur la plus grande île du Japon. Les rues sont encore désertes, en attendant l'heure dite. Une vieille femme passe la tête par l'embrasure de sa porte. Une autre marche précautionneusement dans une ruelle étroite. Quelques minutes plus tard, deux petits camions avancent lentement, puis s'arrêtent. Soudain, les lieux prennent vie. Cinq employés en veste orange surgissent et s'affairent. Ils installent des cônes de circulation, distribuent des paniers à provisions et se confondent en excuses, car ils ont déplacé l'épicerie mobile Tokushimaru d'un mètre ou deux par rapport à son emplacement habituel. Ils transportent des produits du premier camion au second, qui se métamorphose en une boutique miniature avec rayonnages et stores rouges dépliables. La partie gauche, réfrigérée, contient des portions individuelles de poisson et de viande, des yaourts, des œufs et d'autres denrées périssables. Les fruits et légumes sont à droite ; les en-cas et biscuits, à l'arrière. Une demi-douzaine de clientes, toutes âgées, se déplacent à petits pas autour du camion. Miwako Kawakami, une femme de 87 ans, au dos voûté et à la coupe au carré, tend sa canne à un employé et prend un petit panier. « Avant, il y avait beaucoup de magasins ici, mais ils ont tous disparu, explique-t-elle. Le primeur, le poissonnier... Tout a fermé il y a environ cinq ans. »

Japon : une société vieillissante forcée de se réinventer, de Sarah Lubman, National Geographic, Publication 3 mars 2023

Le nombre et la proportion de personnes âgées¹ dans la population augmentent partout dans le monde (OMS, 2015). Le Japon est connu comme étant l'un des pays où le processus de vieillissement de la population a commencé de manière plus précoce et considérable. L'extrait de l'article ci-dessus soulève ainsi des enjeux d'approvisionnement et d'intégration sociale des personnes âgées qui vieillissent dans un quartier dont l'offre commerciale s'est transformée ces

¹ Nous avons recours à plusieurs expressions, employées comme des synonymes pour évoquer les personnes qui font l'expérience de la vieillesse, notamment celles des personnes âgées. Cette dénomination ne doit pas être comprise comme l'image globalisante et péjorative, souvent associée à la catégorie des « personnes âgées » (Pennec, 2005). Nous souhaitons au contraire déconstruire ces stéréotypes négatifs et rendre visible la diversité des pratiques afin de dissocier les appellations vieilles, vieux, ou personnes âgées de leur caractère dépréciatif. À la manière anglophone de l'usage de *older people*, nous employons également les termes de « personnes plus âgées », pour signifier qu'être âgé n'est pas une caractéristique en soi, mais se construit par rapport aux autres, à une norme. Afin d'insister sur une dimension évolutive du vieillissement, les termes de « personnes vieillissantes » sont également sollicités.

dernières années. Si la société japonaise semble avoir saisi ce tournant démographique², nous pouvons nous interroger sur la situation dans le cas de la France. En effet, les évolutions de la population française suggèrent que les enjeux d’approvisionnement posés dans l’extrait précédent se posent et se poseront pour un nombre de plus en plus conséquent de personnes.

Le vieillissement démographique en France est bien documenté (Dumont, 2017) et relève un caractère inédit et profond. Alors que les personnes âgées de plus de 75 ans représentaient 4,7 % de la population française en 1970, ce chiffre s’élève à plus de 9 % en 2020, ce qui suggère un doublement de cette part relative en 50 ans. Le vieillissement de la population s’accompagne d’un phénomène de gérontocroissance (Dumont, 2006), c’est-à-dire une augmentation effective du nombre de personnes âgées. Ces vingt dernières années, le nombre de personnes âgées de plus de 75 ans est passé de 4,3 millions en 2000 à 6,4 millions en France, dont 2,3 millions de 85 ans et plus. Les projections pour les vingt prochaines années poursuivent la tendance et estiment une augmentation de ce nombre à 10,6 millions, dont 4 millions de personnes de plus de 85 ans et plus. Dans 20 ans, une personne sur six sera âgée de plus de 75 ans en France.

À l’échelle individuelle, le vieillissement peut être appréhendé comme un processus de transformation (Caradec, 2015), à la fois biologique et social. Le corps change et l’avancée en âge peut s’accompagner de nouveaux troubles physiques, cognitifs et sensoriels qui introduisent des difficultés pour réaliser certaines actions, notamment pour se déplacer, comme marcher, tenir en équilibre, ou conduire. En parallèle, le rôle social, les activités réalisées ou les envies se recomposent également avec l’avancée en âge (Clément *et al.*, 2018). Les pratiques de mobilité, les modes empruntés et les lieux fréquentés se transforment alors selon une redéfinition des capacités à se déplacer et au gré des évolutions des emplois du temps des personnes. Les conditions d’existence à la vieillesse reposent ainsi sur de nouveaux besoins et de nouvelles aspirations. Concernant la mobilité, bien que les pratiques soient très hétérogènes au sein de la population âgée, la littérature scientifique consacrée au sujet souligne une diminution de la fréquence et des distances des déplacements avec l’avancée en âge (Benlahrech *et al.*, 2001 ; Pochet & Corget, 2010). Les espaces pratiqués par les personnes vieillissantes se resserrent ainsi à proximité du domicile, notamment pour les ménages les plus modestes (Lord *et al.*, 2011 ; Rougé, 2014).

L’adaptation des territoires aux conditions d’existence propres aux populations plus âgées reste un enjeu majeur et sous-investi, notamment par l’action publique territoriale. Selon Sophie Buhnik (2019), le vieillissement des territoires (termes employés pour qualifier le vieillissement de la

² Grand Reportage « Le Japon face au vieillissement : entre défaitisme et inventivité », 6 janvier 2023, France Culture.

population d'un territoire) et plus particulièrement le vieillissement des villes a longtemps été un « déni » de la recherche (Chapon *et al.*, 2013, cité par Buhnik, 2019). Toutefois, depuis plusieurs décennies, les recherches menées sur le vieillissement des personnes se développent dans de nombreuses disciplines de sciences humaines et sociales. Elles étaient jusqu'alors dominées par les sciences de la santé. En France, de nombreux travaux de sociologie placent la dimension spatiale au cœur des expériences de la vieillesse (M. Berger *et al.*, 2008 ; Clément *et al.*, 1996 ; Gucher *et al.*, 2007 ; Gucher, 2014 ; Mallon, 2010 ; Marchal, 2017 ; Rougé, 2014). Ils mettent en avant l'influence de l'environnement de résidence sur l'expérience du vieillissement et les conditions de vie à la vieillesse. De ce point de vue, les relations entre le vieillissement des personnes et leur territoire semblent constituer un cadre d'analyse pertinent (Blanchet *et al.*, 2017), à la fois pour saisir ce que le vieillissement démographique fait au territoire (Buhnik, 2019), mais également pour comprendre l'expérience du vieillissement (Golant, 2019) et la place des personnes âgées dans la société (Viriot Durandal *et al.*, 2012). Plus de dix ans après la publication des « 10 propositions pour adapter les territoires au vieillissement démographique » (Bensadon & Chapon, 2012), plusieurs initiatives locales ont vu le jour pour prendre en compte les besoins des résident·es plus âgé·es. C'est le cas notamment des collectivités adhérentes au réseau francophone Villes Amies des Aînés qui propose un accompagnement de l'action publique pour une meilleure prise en compte des enjeux du vieillissement. Ce réseau s'inscrit dans une démarche internationale *Age friendly-cities* impulsée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2007) et qui met en avant « huit domaines interconnectés qui peuvent aider à identifier et lever les obstacles au bien-être et à la participation des personnes âgées »³ : la mobilité, l'habitat, les soins, la participation sociale, les espaces extérieurs et le bâti, le respect et l'inclusion sociale, la participation citoyenne et l'emploi ainsi que la communication et l'information. La hausse du nombre de collectivités territoriales adhérentes au réseau français, créé en 2012, illustre une plus forte prise en compte des besoins des personnes âgées. Ces démarches restent cependant limitées à ces collectivités et sont principalement mises en œuvre en milieu urbain (Giacomini & Lefebvre, 2018).

En dehors des zones urbaines, les initiatives en faveur du vieillissement semblent moins répandues. Pourtant, les personnes plus âgées sont particulièrement surreprésentées dans ces espaces, que ce soit dans les couronnes périurbaines ou dans les espaces ruraux. Différents phénomènes démographiques peuvent conduire au vieillissement de la population dans un territoire (Dumont, 2017), comme l'allongement de l'espérance de vie ou la baisse de la fécondité, qui sont des facteurs du vieillissement. Pour un territoire donné, les compositions par âge des flux migratoires de

³ Traduit de l'anglais depuis le site de l'OMS, consulté le 18 avril 2024.

populations peuvent également expliquer le vieillissement de sa population : le départ des populations plus jeunes ou l'arrivée d'une population plus âgée. Dans les espaces ruraux, la part des personnes âgées de plus de 75 ans est aujourd'hui la plus élevée, principalement du fait du départ des plus jeunes et d'un faible renouvellement de la population. Les espaces périurbains se caractérisent davantage par un « vieillissement par le haut »⁴ (Héran, 2010), c'est-à-dire par une croissance du nombre de personnes âgées. L'installation des ménages jeunes dans les années 1960-1970 en périphérie des villes correspond aux premières phases d'un processus d'extension urbaine. L'avancée en âge de la population sur place et le départ des enfants qui quittent le foyer parental font de ces premières couronnes périurbaines les espaces où la moyenne d'âge des habitants augmente fortement. Les ondes de peuplement successives autour des villes constituent aujourd'hui des couronnes périurbaines où le vieillissement annuel de la population est le plus important (Ghékrière, 2006). Sur ces territoires se posent des enjeux de mobilité et d'accès aux commerces spécifiques. En effet, dans les couronnes périurbaines conçues par et pour l'automobile, peu de services de transport alternatifs sont disponibles. Lorsqu'ils existent, ils semblent inadaptés à des usages autres que pour les déplacements scolaires ou les navettes domicile-travail. L'accès aux commerces repose alors de manière quasi exclusive sur l'usage de la voiture (Desse, 1999). De manière générale, ces enjeux de mobilité se posent sur l'ensemble des espaces peu denses, périurbains ou ruraux, les distances à parcourir pour rejoindre le magasin le plus proche étant plus élevées qu'en milieu urbain. Dès l'instant où l'avancée en âge remet en cause la facilité à se déplacer, notamment en voiture, nous pouvons alors nous interroger sur les possibilités de maintenir un approvisionnement autonome pour les personnes qui vieillissent à domicile dans les territoires peu denses.

Vieillir chez soi, se maintenir dans le logement habité depuis parfois de nombreuses années apparaît être une forme privilégiée du vieillissement. D'un côté, elle est souhaitée par une grande majorité d'individus. Nous ne négligeons pas la part importante de personnes qui le souhaiteraient, mais qui ne peuvent envisager une relocalisation, se trouvant alors contraintes de résider dans un logement, un quartier non adapté à leurs conditions de vieillissement (Mahmood & Keating, 2012). Il reste que la plupart des personnes plus âgées déclarent désirer rester dans un environnement qu'elles connaissent, avec des repères spatiaux et un entourage connu (*ibid* ; Berger *et al.*, 2010). D'un autre côté, le vieillissement à domicile est encouragé actuellement par les pouvoirs publics, notamment dans une logique d'économie des coûts de la prise en charge des personnes dans des institutions

⁴ Un « vieillissement par le bas » se caractérise par un faible taux de fécondité, au-dessous du seuil de remplacement, et le départ des populations plus jeunes.

spécialisées (Capuano, 2021). Les pouvoirs publics actuels annoncent amorcer un « virage domiciliaire » pour qualifier un renforcement de mesures d'accompagnement du vieillissement à domicile et la désinstitutionnalisation de sa prise en charge, c'est-à-dire, en dehors des établissements spécialisés. Cependant, un récent rapport sur le vieillissement à domicile en France indique « que les conditions d'un virage domiciliaire réussi pour les générations vieillissantes du baby-boom ne sont, aujourd'hui encore, pas réunies » (Carrère & Roy, 2023). La prise en charge des personnes vieillissantes se reporte alors « sur les proches, la famille, les aidants professionnels ou les personnes fragiles elles-mêmes » (Chevalier, 2022). Dans ce contexte, il paraît pertinent de tenter d'étudier l'expérience du vieillissement à domicile, les besoins et les aspirations des personnes souhaitant vieillir chez elles. Dans les espaces peu denses, vieillir « chez soi », là où les personnes ont majoritairement vécu, pose des questions d'accès aux soins, aux commerces, services, et activités socio-culturelles, notamment lorsque la mobilité diminue.

Nous choisissons l'angle particulier de l'approvisionnement pour analyser les expériences du vieillissement à domicile. Par approvisionnement, nous entendons ici le fait de se procurer un ensemble de produits souhaités, marchands ou non marchands, quotidiens ou exceptionnels, en ligne, au sein de commerces physiques ou par une autoproduction. S'intéresser à l'approvisionnement nous semble particulièrement pertinent dans la mesure où il relève d'un besoin vital, notamment pour les produits alimentaires, et soulève des enjeux de maintien de l'autonomie, de santé physique et mentale et d'inclusion sociale. L'approvisionnement et les mobilités qu'il engendre nous apparaissent très intéressants à étudier dans la mesure où il est à la fois nécessaire de s'approvisionner, sans pour autant que les déplacements associés soient contraints spatialement et temporellement. Par ailleurs, les achats constituent le premier motif de déplacements chez les personnes plus âgées, que ce soit en milieu périurbain ou rural, en France ou dans d'autres pays occidentaux (Ahern & Hine, 2012 ; Lord *et al.*, 2009b ; S. T. D. Nordbakke, 2019). En France, en 1998, les achats motivaient 45 % des déplacements chez les personnes de 65 ans et plus, « loin devant les visites aux amis, les loisirs et la promenade » (Benlahrech *et al.*, 2001, p. 26). L'activité correspondante devient d'autant plus importante que sortir pour des achats et se rendre dans différents lieux d'approvisionnement relèvent d'un enjeu de participation à la vie sociale (Pantelaki *et al.*, 2019). En effet, les commerces sont identifiés pour certaines personnes âgées comme des lieux d'échanges et d'interactions sociales (Besozzi & Marchal, 2017 ; Delm, 2017 ; Lord *et al.*, 2017 ; Negron-Poblete, 2015) afin de lutter contre l'isolement. Cela n'exclut pas, bien au contraire, que les personnes âgées puissent être contraintes de redéfinir leurs pratiques d'approvisionnement au regard des évolutions de leur territoire et de leur expérience du vieillissement. Qui plus est, au

regard de l'importance de cette activité dans le quotidien de certaines personnes âgées, essentielle à leur sociabilité, toute modification de leurs pratiques induite par une transformation de leur accessibilité aux commerces peut représenter une contrainte forte.

Hansen (1959) introduit une dimension de potentialité lorsqu'il définit l'accessibilité comme un « un potentiel d'interactions possibles » (*ibid*, p.73). Cette définition accorde une plus grande importance aux possibilités, « l'accessibilité d'une zone ne dépend pas uniquement de la facilité à atteindre cette zone (notamment en matière de temps et de coût de transport), mais également de l'attraction exercée par cette zone, qui renvoie au nombre d'aménités qu'elle concentre. » (Fol & Gallez, 2017, p. 10). Sur un même territoire, le niveau d'accessibilité peut varier d'une personne à l'autre et dépend des caractéristiques individuelles (Geurs & van Wee, 2004), telles que l'âge, le genre, le niveau de revenu, ou encore, les conditions de santé. Ainsi « l'accessibilité est au moins autant une question de personnes qu'une question de lieux » (Farrington, 2007, cité par Fol & Gallez, 2017, p. 10). L'étendue de l'offre commerciale potentiellement accessible peut ainsi être altérée lorsque la nature des commerces ou les services de mobilité proposés sur le territoire se trouvent inadaptés aux besoins et préférences des personnes plus âgées. L'accessibilité varie également au regard des évolutions du territoire. Or, depuis ces dernières décennies, l'offre commerciale et les conditions des mobilités se sont profondément transformées, avec l'émergence de nouvelles formes d'approvisionnement, bouleversant alors les conditions d'accès aux différents lieux d'approvisionnement.

Les personnes aujourd'hui âgées de 80 ans sont des témoins privilégiés de ces mutations, de la nature des commerces et de leur répartition spatiale. Au sein des communes peu denses, la présence de magasins spécialisés a diminué entre les années 1960 et 2000 en parallèle d'un essor de la grande distribution (Desse & Lestrade, 2016) : les hypermarchés en périphérie urbaine et les supermarchés dans les bourgs (Massal, 2018). À partir des années 2000, la progression des grandes et moyennes surfaces diminue et de nouvelles offres se développent, telles que les drives agricoles⁵, marchés de producteurs, ou vente directe à la ferme dans les espaces plus ruraux (Deprez, 2016). En parallèle, les offres en ligne connaissent un essor fulgurant avec la généralisation des outils technologiques d'information et de communication et rebattent les cartes de la mobilité pour s'approvisionner. Les flux d'informations circulent à travers des canaux virtuels informatiques, dans un espace virtuel au sein duquel les distances physiques n'existent plus (Deparis & Voropanova, 2018). La mobilité

⁵ Les drives agricoles ou les drives fermiers sont des modes d'approvisionnement qui mettent en relation résident·es et producteur·rices locaux·les, pour lesquels les produits sont commandés (et souvent payés, principalement en ligne) en amont et retirés de manière différée en un lieu et un horaire fixes.

s'élargit ainsi par ces différents canaux numériques. Les commandes en ligne, qu'elles soient livrées à domicile ou à récupérer au drive, répondent à une volonté de réduire le temps dédié aux achats (Gasnier, 2007). La recherche d'une optimisation spatiale et temporelle de l'approvisionnement est surtout présente chez une population de jeunes actif·ves (Pernot, 2021). L'usage des technologies numériques de l'information et de la communication (TIC), nécessaires aux achats sur internet, progresse chez les franges plus âgées de la population. Cependant, des écarts générationnels persistent (Brice Mansencal *et al.*, 2024). Il n'est pas assuré que l'expansion d'une offre en ligne correspond à un gain d'accessibilité pour toute la population, notamment la population plus âgée. Pourtant, le développement de solutions numériques est souvent évoqué comme une réponse pour faire face aux difficultés de mobilité en vieillissant et pour le maintien de l'autonomie.

L'autonomie prend une place centrale dans les réflexions nationales pour penser le vieillissement, comme en témoignent les propositions de loi « Grand Âge et Autonomie » ou encore le Programme Prioritaire de Recherche Autonomie (PPR-A) qui a pour objectif de renforcer les connaissances scientifiques sur le vieillissement (et les situations de handicap) abordé sous l'angle de l'autonomie. Valorisée dans nos sociétés occidentales (Ehrenberg, 2016, 2022), l'autonomie est considérée par certain·es auteur·rices comme présentant un caractère injonctif. L'injonction à être autonome contribuerait à une responsabilisation des individus et à une dépréciation des situations au sein desquelles le maintien de l'autonomie se trouverait compromis (Appay, 2012 ; Blein *et al.*, 2009 ; Ennuyer, 2013 ; Monjo, 2013). Dans cette thèse, nous interrogeons cette question de l'autonomie des personnes vieillissant au regard de leurs pratiques d'approvisionnement, en cherchant à définir dans quelle mesure les personnes sont autonomes pour s'approvisionner. Afin d'évaluer le degré d'autonomie, nous intégrons à nos réflexions, à la fois les caractéristiques individuelles des personnes, mais également l'environnement au sein duquel elles vieillissent. En ce sens, l'autonomie se définit comme « le résultat d'un agencement entre le corps, l'esprit, des aptitudes, un contexte, un environnement » (PPR-A, 2021, p. 16). L'approvisionnement autonome peut ainsi être influencé à la fois par les conditions individuelles du vieillissement, mais également par les changements dans l'environnement social ainsi que dans l'offre commerciale, les services de mobilité et de livraisons disponibles au sein des territoires. Nous cherchons également à analyser les stratégies mises en œuvre par les personnes pour maintenir leur autonomie tout en admettant que l'autonomie puisse correspondre à des réalités différentes d'une personne à l'autre. Ces réalités plurielles sont définies selon des conceptions personnelles de l'autonomie.

Les pratiques d'approvisionnement adoptées par les personnes vieillissantes éclairent alors sur les liens entre la diversité des expériences du vieillissement à domicile, l'environnement extérieur et le maintien de l'autonomie. Plus précisément, nous cherchons à comprendre comment les personnes âgées s'adaptent, en vieillissant, aux évolutions à l'œuvre dans leur environnement extérieur lorsqu'elles vieillissent en espace peu dense. Nos questionnements peuvent ainsi être rassemblés sous trois objectifs principaux :

1. Identifier les changements qui ont une influence sur les pratiques d'approvisionnement à travers le discours des personnes vieillissant à domicile. Quelles sont les représentations associées aux changements de l'offre commerciale, de ses conditions d'accès, des transformations des modes d'approvisionnement ? Comment sont perçues les évolutions liées à leur vieillissement et à leur environnement extérieur ?
2. Comprendre comment les personnes s'adaptent à ces changements. Quelles ressources sont mobilisées ? Comment se modifient les pratiques d'approvisionnement ? Nous souhaitons également mettre en lumière l'engagement des personnes sur le territoire et leurs capacités d'agir pour élargir leurs opportunités de choix pour s'approvisionner.
3. Mettre en lumière l'hétérogénéité des expériences du vieillissement à travers la pluralité des stratégies d'adaptation. Dans quelle mesure les ressources territoriales, économiques, la génération, le genre, mais également les trajectoires résidentielles et professionnelles ont-elles une influence sur les possibilités de s'adapter et de maintenir un approvisionnement autonome ?

Ces trois objectifs mettent en jeu plusieurs champs disciplinaires. Plus spécifiquement, nous puisons nos concepts d'analyse dans différentes théories issues de l'aménagement et de la géographie du commerce, de la sociologie du vieillissement et de la gérontologie environnementale, ainsi que de la sociologie de la mobilité et de la consommation.

Dans le cadre de cette recherche, l'expérience du vieillissement est analysée à l'échelle individuelle, comme un processus de transformation, comme « un processus de réaménagement de la vie » (Clément & Mantovani, 1999, p. 100). Nous nous intéressons au vieillissement comme une combinaison de perte et de gains, un processus par lequel les espaces fréquentés, les activités investies ou les relations se recomposent (Clément *et al.*, 1996), analysé sous l'angle de la déprise ou (dé)-prise (Caradec, 2018). Ce concept caractérise les réagencements individuels des activités,

certaines étant abandonnées au profit de nouvelles afin de conserver celles considérées comme plus importantes par les personnes. Il nous semble pertinent, dans un premier temps de l'analyse, de comprendre dans quelle mesure l'évolution des pratiques de mobilité, des choix des commerces fréquentés sont constitutives de ces recompositions des modes de vie avec l'avancée en âge. Dans un deuxième temps, nous souhaitons mettre en lumière les postures pro-actives des personnes vieillissantes à travers les stratégies qu'elles mettent en place pour s'approvisionner. La notion d'engagement permet de replacer les personnes âgées comme des actrices de leur vieillissement. Nous considérons que cet engagement peut prendre des formes variées, de la solidarité de voisinage à un travail bénévole au sein d'associations locales. Dans cette perspective, nous éclairons les capacités des personnes à agir sur leur environnement.

En interrogeant les expériences du vieillissement en interactions avec leur environnement, notre thèse souhaite s'inscrire dans la continuité des travaux de la gérontologie environnementale plus particulièrement développée dans la recherche anglophone et québécoise. Ce champ fournit en effet des clefs de lecture pour comprendre les interactions des personnes âgées et leur environnement tout en considérant la diversité des expériences du vieillissement (Scheidt & Schwarz, 2013 ; Wahl & Weisman, 2003). À l'instar de travaux pionniers sur le sujet (Lawton, 1980, 1985 ; Lawton & Nahemow, 1973), nous souhaitons mettre en évidence les conséquences des mutations dans l'espace urbain et des transformations dans l'environnement sur les pratiques des personnes vieillissantes. Les stratégies d'adaptation mises en œuvre par les personnes vieillissantes pour s'adapter aux changements dans leur environnement nous permettent d'appréhender l'influence de ces changements. Réciproquement, nous souhaitons également éclairer sur l'influence de ces dernières sur leur environnement, et notamment leur territoire de résidence, à travers leurs choix de pratiques d'approvisionnement particulières et les différentes formes d'engagement déployées.

Il nous semble également important de rendre compte de la liberté dont disposent les personnes vieillissantes, de choisir des modalités de leur approvisionnement. À ce titre, l'approche par les capacités développée par Sen (Sen, 1993) semble particulièrement adaptée pour évaluer le bien-être et la liberté des personnes de pouvoir choisir de réaliser une action. Selon cette approche, les *capabilities*, ou capacités (en français dans cette thèse) correspondent aux possibilités dont dispose une personne pour faire un choix ou pour accomplir une action. Elles renvoient à la notion de fonctionnements potentiels, c'est-à-dire ce qu'une personne est capable de faire, ou d'être afin de mener la vie qu'elle souhaite (Sen, 1979, 1988). Les capacités rassemblent alors l'ensemble de ces

fonctionnements (de faire et d'être) qui peuvent être atteints et la liberté de choisir comment atteindre ce fonctionnement (Alkire, 2008). Les opportunités dont disposent les personnes dépendent à la fois des ressources, mais également des caractéristiques individuelles, notamment l'âge ou le genre (Nussbaum, 2012) et des structures sociales, spatiales et temporelles. Elles ne sont pas fixes, mais façonnées par les personnes qui agissent pour étendre leurs choix. Appliquées aux enjeux de mobilité, les capacités proposent un cadre analytique particulièrement pertinent pour saisir la manière dont l'environnement extérieur contraint ou élargit les possibilités de s'approvisionner en vieillissant, et la manière dont les personnes âgées agissent pour augmenter leurs opportunités. Cette approche s'inscrit dans une réflexion sur la justice sociale (Nussbaum, 2009) dans laquelle une égalité de ressources ne suffit pas à garantir une même liberté réelle. Un équilibre plus juste reposerait alors sur une égalité de possibilité d'agir. Une analyse des capacités des personnes permet ainsi de mettre en lumière différentes formes d'inégalités au sein de la population âgée quant au fait de pouvoir s'approvisionner.

Le regard que nous portons à l'expérience du vieillissement en tant que processus individuel ne doit pas gommer les inégalités entre différents groupes sociaux à la vieillesse. Au contraire, nous désirons mettre en avant la diversité des stratégies adoptées par les personnes pour s'approvisionner, qui illustrent des vieillesse multiples. L'accessibilité à l'offre commerciale n'est pas également répartie au sein de la population âgée, de même que les ressources pour s'adapter aux changements. L'ancienne profession, la génération, les revenus économiques ou encore le genre sont des variables discriminantes quant aux opportunités disponibles pour prolonger un approvisionnement autonome. Dans notre analyse, la génération, comprise comme un ensemble de personnes nées au cours d'une même période et ayant partagé les particularités historiques et socio-culturelles de cette période (Gilleard & Higgs, 2002) semble influencer les valeurs associées à la mobilité et à la consommation. Les normes de genre peuvent également s'exprimer de manière différente selon les âges et les générations.

Nous intégrons la dimension du genre dans notre analyse afin de mieux comprendre comment se construisent les pratiques d'approvisionnement et les stratégies mises en œuvre par les femmes et les hommes et ce qui se joue dans les écarts de pratiques. Le concept de genre caractérise la construction sociale associant aux femmes et aux hommes un système différencié de représentations, de normes et de valeurs. Ce système de bi-catégorisation hiérarchisé entre les sexes (Bereni *et al.*, 2008) traverse toutes les sphères de la société (Bozon *et al.*, 2018) valorisant les normes associées au masculin. Analyser les pratiques des personnes vieillissantes sous le prisme du genre

permet alors d'intégrer la dimension genrée de la mobilité (Mitra *et al.*, 2021 ; Rosenbloom, 2006b) et de l'approvisionnement en tant que travail domestique pour des générations au sein desquelles les normes de genre établies (mais également les conditions matérielles) peuvent se distinguer de celles de générations plus jeunes (Lalivie d'Epinay & Cavalli, 2013 ; Vinel, 2017). Le genre se définit également comme une relation de pouvoir illustrant des rapports de domination exercés par les hommes sur les femmes. Ce concept permet ainsi de comprendre la construction des pratiques différenciées entre les femmes et les hommes à travers les réorganisations opérées au sein des couples hétérosexuels et l'évolution de ces pratiques genrées avec l'avancée en âge.

Pour répondre aux objectifs de cette thèse, nous avons choisi de réaliser une enquête de terrain auprès de résident·es âgé·es des espaces peu denses des aires d'attractions⁶ des villes de Dijon et Limoges. Il nous semble en effet intéressant de croiser les enjeux de mobilités et d'accessibilité des personnes vieillissant dans des espaces peu denses avec le fait de résider dans un territoire polarisé par une ville. Cela nous permet ainsi d'observer une transformation des pratiques d'approvisionnement à destination d'une plus grande centralité urbaine, Limoges ou Dijon. Plus largement, ces terrains nous permettent d'appréhender l'évolution du rapport que les personnes entretiennent avec la ville. Les soixante-dix personnes rencontrées résident dans des communes proposant des services de mobilité et des offres commerciales diversifiées, qui varient entre des communes très peu denses et éloignées des pôles urbains, à des communes de plus proche banlieue en passant par les bourgs périurbains. Par le biais d'entretiens semi-directifs, les personnes de l'enquête font le récit de leurs pratiques d'approvisionnement, des changements récents ou plus anciens de leurs conditions d'accès aux commerces, des difficultés qu'elles rencontrent, et des stratégies qu'elles mettent en œuvre pour les surmonter. Ainsi, ces dernières rapportent tous les changements dans leur environnement qui ont pu influencer un approvisionnement autonome, l'accompagner ou au contraire le remettre en cause. Les discours recueillis permettent d'identifier les ressources individuelles et territoriales qui peuvent être sollicitées ainsi que les capacités des personnes à pouvoir s'en saisir afin de prolonger les pratiques d'approvisionnement. Ces ressources dépendent des caractéristiques socio-économiques des personnes, ainsi que de leur environnement de résidence. S'il n'existe pas de limite d'âge déterminant l'entrée dans la vieillesse, les personnes âgées de 70 ans et plus ont été ciblées dans une volonté de s'intéresser plus spécifiquement aux personnes pouvant rencontrer des troubles physiques, cognitifs ou sensoriels, moins nombreuses chez les jeunes retraité·es. Nous avons souhaité rencontrer une population diversifiée selon

⁶ Ces aires sont définies par l'ensemble des communes dont plus de 15 % des actif·ves occupent un emploi dans la centralité urbaine de Limoges ou Dijon.

différents critères : l'ancienne profession, la structure familiale et l'âge. Certaines vivent seules, d'autres en couple, d'autres encore avec un enfant, ou des petits-enfants. L'échantillon des personnes rencontrées présente une hétérogénéité en termes de trajectoires résidentielles. Certaines ont toujours vécu au sein de la même commune, voire de la même maison, lorsque d'autres se sont installées dans leur commune actuelle de résidence au début de leur vie active. Enfin, une partie d'entre elles ont choisi d'emménager au moment de la retraite dans le logement où elles résident lors de l'entretien.

Pour compléter ce matériau empirique, la récente enquête sur les déplacements en France, dont les données sont disponibles depuis 2022 nous a semblé être une bonne opportunité pour analyser de manière quantitative la mobilité des personnes plus âgées liée aux achats. Cette Enquête Mobilité des Personnes (EMP) réalisée en 2018-2019 fournit des informations concernant la mobilité quotidienne en France, notamment sur le mode, le motif, la distance et la durée des déplacements effectués. Les données renseignent également sur les caractéristiques socio-économiques des personnes enquêtées ainsi que les caractéristiques spatiales de l'origine et la destination des déplacements. Des analyses statistiques nous livrent une image agrégée des déplacements pour achats des personnes plus âgées et permettent d'identifier les facteurs individuels et territoriaux qui influencent cette mobilité.

Ce travail cherche à rendre visibles des expériences vécues et des idées portées par une population plus âgée. Nous souhaitons enrichir les connaissances scientifiques sur la diversité des vieillissements, notamment à travers l'analyse des pratiques d'approvisionnement. La mobilité des personnes plus âgées est un champ de recherche bien documentée dans la littérature, que ce soit en milieu urbain (Bigo & Depeau, 2014 ; Clément *et al.*, 1996 ; Nordbakke & Schwanen, 2015 ; Wiebe & Séguin, 2019b, 2019a), périurbain (M. Berger *et al.*, 2010 ; Lord *et al.*, 2009b ; Rougé, 2014) ou rural (Lord *et al.*, 2017 ; Mallon, 2010). Nos observations pourraient apporter des éléments de compréhensions supplémentaires quant à la diversité des stratégies de mobilité employées et des ressources mobilisées en analysant les pratiques d'approvisionnement du point de vue des capacités. La thèse se distingue des précédentes recherches dans la mesure où elle intègre la mobilité virtuelle des personnes plus âgées et la manière dont leur consommation sur internet se combine aux autres pratiques spatiales d'approvisionnement. Si les pratiques d'achat en ligne des personnes âgées suscitent l'intérêt du monde académique (Bezirgani & Lachapelle, 2021b, 2021a ; Kovalenko, 2020 ; Kvalsvik, 2022 ; Stenitzer *et al.*, 2008), elles sont plus rarement analysées au sein d'un univers d'approvisionnement (Lestrade, 2001) plus large qui se transforme avec l'avancée en

âge. Cette recherche a également pour objectif de contribuer à une meilleure compréhension du vieillissement et des pratiques de mobilité et de la consommation d'une population âgée dans une perspective de genre. Finalement, la prise en compte du lien entre les personnes vieillissantes et leur environnement extérieur pourrait fournir des clefs de lecture sur le maintien de l'autonomie des personnes. En proposant une définition d'un approvisionnement autonome, nous souhaitons aborder différentes dimensions de l'autonomie au regard de ses différentes formes d'expression.

La thèse se décompose en trois parties et sept chapitres. La première partie place le contexte de la recherche, à la fois théorique et empirique. Le chapitre 1 présente un cadre théorique nourri par différentes disciplines. Il précise les concepts mobilisés ainsi que notre positionnement. Les travaux croisant des enjeux de vieillissement, d'aménagement et d'approvisionnement sont un support pour développer des hypothèses qui guident notre analyse. La méthode employée pour ce travail de thèse est explicitée au chapitre 2. Dans ce chapitre, nous revenons sur les choix méthodologiques effectués, croisant une analyse statistique de données nationales sur les déplacements ainsi qu'une enquête qualitative menée auprès de personnes âgées. La construction, le déroulement ainsi que le contexte de l'enquête de terrain sont précisés. Nous présentons alors l'échantillon des personnes rencontrées ainsi que leurs territoires de résidence. Une attention plus spécifique est portée sur l'évolution de l'offre commerciale présente sur les deux terrains depuis les années 1980. Les résultats sont ensuite exposés et discutés au sein de deux parties distinctes.

La seconde partie aborde les stratégies d'approvisionnement adoptées pour faire face aux changements à l'échelle individuelle. Le chapitre 3 présente un ensemble de transformations, liées au vieillissement des personnes, ou observées dans l'environnement social et physique, qui influencent les pratiques d'approvisionnement. Ces changements sont identifiés à travers le discours des personnes rencontrées qui livrent leurs perceptions et avis subjectifs sur ces questions. Leurs représentations se fondent ainsi sur les conséquences de ces changements sur le gain ou la perte d'accessibilité à l'offre commerciale. Les stratégies déployées pour faire face à ces transformations sont décrites au chapitre 4. Nous revenons ici sur les évolutions spatio-temporelles des univers d'approvisionnement et les organisations d'entraide mises en œuvre. Les différentes stratégies permettant d'élargir les opportunités sur le territoire sont analysées à l'aune des capacités d'agir des personnes. Enfin, les récentes transformations induites par les technologies numériques sont traitées séparément dans le chapitre 5 au regard de leur quasi-omniprésence dans les discours. Nous présentons les représentations que se font les personnes âgées de la digitalisation de la consommation et des services de mobilité. Leurs perceptions se fondent sur les conséquences

attribuées à la généralisation de ces technologies. Les personnes enquêtées composent une population hétérogène quant à l'usage des solutions numériques, reflétant une variété de situations, allant de la perte d'autonomie face à la dématérialisation et digitalisation des services marchands et de mobilité, à l'augmentation d'opportunités d'achats grâce au e-commerce.

Introduite dans ce précédent chapitre, la troisième partie revient plus précisément sur la diversité des pratiques d'approvisionnement. Le chapitre 6 propose une relecture des stratégies d'adaptation mentionnées mettant en lumière les inégalités de ressources, tant individuelles que territoriales, qui influence les capacités à s'adapter en vieillissant et le maintien de l'autonomie concernant l'approvisionnement. Les inégalités de genre sont discutées à part dans le chapitre 7. Ce dernier chapitre de résultats révèle diverses organisations au sein des couples âgés qui se renégocient en vieillissant. Nous explorons également les distinctions entre les femmes et les hommes à propos du sens accordé à cette activité et les différentes contraintes qui pèsent sur le maintien de leur autonomie. Un chapitre conclusif revient sur la notion d'approvisionnement autonome pour illustrer le caractère multidimensionnel de l'autonomie. Il permet d'illustrer la diversité des stratégies employées pour maintenir cette autonomie, à travers des formes d'engagement multiples. La mise en lumière des inégalités quant aux capacités de prolonger un approvisionnement autonome permet une réflexion sur les politiques publiques, d'aménagement et d'accompagnement du vieillissement en faveur d'un territoire adapté au vieillissement.

Partie I - Lire, conceptualiser, construire un cadre d'analyse et une méthode d'investigation

La question de l'approvisionnement des personnes qui vieillissent à domicile aurait pu être abordée sous de nombreux angles. Celui choisi pour cette recherche découle de différentes lectures et de sensibilités personnelles. La première partie de cette thèse nous permet de présenter et d'explicitier cet angle choisi. Elle pose ainsi le cadre de notre recherche, à la fois théorique et méthodologique. Notre regard porté sur le sujet s'est développé grâce à différents concepts et approches de sociologies, géographie et aménagement. Nos lectures sur les différentes thématiques croisées dans cette thèse : l'expérience de vieillissement, de la mobilité, de l'approvisionnement, les espaces peudenses, les mutations de l'offre commerciale et l'adaptation du territoire au vieillissement, ne peuvent être exhaustives. Aussi, le travail de revue de littérature présenté dans le premier chapitre est propre à cette recherche. Les choix méthodologiques concernant l'enquête menée se sont constitués à la fois en réponse à un manque de données précises sur le sujet d'intérêt et dans une volonté de donner la parole aux personnes faisant l'expérience de la vieillesse. La sélection des terrains d'étude et les personnes rencontrées sur ces terrains renforcent le caractère singulier de notre recherche. La méthode d'enquête ainsi que la présentation de l'échantillon des personnes rencontrées sur deux territoires sont exposées dans le second chapitre de cette partie.

La présentation détaillée de notre positionnement théorique et méthodologique, de la démarche d'enquête de terrain vise à situer nos résultats dans un cadre spécifique. Notre intention n'est pas de formuler des constats universels sur l'approvisionnement en vieillissant. Au contraire, nous reconnaissons que nos observations sont liées au contexte analytique dans lequel elles ont été effectuées, aux personnes rencontrées dans des territoires particuliers, ainsi qu'à notre sensibilité personnelle. Cette reconnaissance de la subjectivité de notre recherche ne diminue en rien la validité de nos propos, lesquels seront examinés à la lumière d'autres enquêtes menées dans divers contextes.

Chapitre 1 : Un cadre théorique qui allie sociologie du vieillissement, gérontologie environnementale et sciences de l'aménagement

De multiples travaux de recherche, issus de disciplines variées, en France, comme à l'international, ont croisé différents enjeux de cette thèse. Notre compréhension du vieillissement en tant que processus de transformation s'appuie sur des concepts de sociologie francophone et de gérontologie sociale anglophone, notamment relevant d'une approche critique pour cerner les situations d'inégalité face à la vieillesse. L'analyse de la mobilité et des pratiques d'approvisionnement s'inspire de concepts développés en géographie, notamment du commerce, en sociologie de la consommation, en s'intéressant aux spécificités d'un aménagement des espaces peu denses, périurbains et ruraux. De plus, les perceptions et réponses aux changements à l'œuvre dans l'espace urbain sont étudiées au regard des approches de gérontologie environnementale. Nous tirons de nombreux enseignements de ces lectures. Certaines ont nourri notre curiosité, faisant émerger de nouvelles questions auxquelles nous aspirons à répondre. D'autres fournissent des éléments de cadrage afin d'affiner notre regard sur les thématiques abordées. Ce chapitre d'ouverture présente ainsi une revue de la littérature problématisée qui présente un intérêt triple. Elle nous permet de présenter les éléments empiriques de recherches précédentes desquelles découlent nos hypothèses ; de définir les concepts pertinents pour notre analyse au regard de notre objet de recherche ; de préciser notre positionnement théorique dans les différents champs académiques.

L'introduction a permis de souligner l'intérêt de mieux connaître les pratiques d'approvisionnement des personnes âgées et leurs évolutions avec l'avancée en âge au regard des transformations du territoire. Dans un premier temps, nous proposons de définir l'approvisionnement et les notions utiles à la compréhension de la façon dont les pratiques se sont transformées au cours des dernières années, conjointement aux évolutions de l'offre commerciale et de la mobilité. Nous revenons dans un second temps sur le processus de vieillissement et ce que vieillir dans les espaces peu denses peut engendrer sur le plan de l'approvisionnement. L'hétérogénéité des expériences de la vieillesse est mise en lumière dans une troisième partie au sein de laquelle nous aborderons différentes caractéristiques individuelles influençant les pratiques de mobilité. Les personnes âgées devant s'adapter à la fois à leur vieillissement et aux changements à l'œuvre sur le territoire, nous présentons dans la partie quatre les théories employées pour analyser les réponses à ces changements et les concepts nous permettant de mieux comprendre les stratégies adoptées pour prolonger l'autonomie.

1. Les évolutions des conditions d'approvisionnement et leurs effets sur les pratiques des personnes vieillissantes

1.1. Définir et mesurer l'approvisionnement

1.1.1. *Se procurer les produits souhaités*

Le Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL) définit l'approvisionnement comme le fait de « se fournir en provisions nécessaires » conférant ainsi un caractère indispensable à cette notion. S'approvisionner répondrait ainsi à un besoin constituant un enjeu primordial du vieillissement à domicile. Rester chez soi implique que les personnes vieillissantes soient en mesure de se procurer les denrées alimentaires, les produits ménagers essentiels au quotidien. Toutefois, il convient de souligner que l'activité de l'approvisionnement dépasse largement le cadre d'un besoin vital, certains produits souhaités relevant du loisir. Il faudrait alors distinguer entre provisions nécessaires et superflues. Cette frontière ne semble pas évidente à tracer. Nous proposons ainsi d'étendre la définition proposée pour s'éloigner du caractère essentiel des provisions sans restriction sur la nature des produits désirés. Ces derniers concernent aussi bien l'alimentation que l'habillement, les produits ménagers ou cosmétiques, le mobilier et les fournitures de bricolage ou encore les jeux et les livres. L'intérêt de cette thèse n'est pas de comprendre les conditions de survie des personnes qui vieillissent à domicile, mais bien d'étudier de quelles manières ces dernières arrivent ou non à se procurer ce qu'elles souhaitent. L'analyse intègre ainsi l'ensemble des produits consommables. Nous préférons cependant retenir le terme d'approvisionnement par rapport à celui de consommation, dans la mesure où la consommation implique de prendre en compte la destruction du produit lors de son utilisation. Or plus que sur l'usage fait des produits, notre attention se porte sur la manière dont les personnes se les procurent, les lieux d'approvisionnement choisis et les ressources sollicitées pour le faire. Le terme « achats » est souvent adopté pour étudier la mobilité des personnes dédiée à ce motif de déplacement. Cette dénomination se limite cependant à une pratique marchande et exclut des pratiques d'approvisionnement plus larges tel que cultiver un jardin (même si cette activité implique l'achat en amont de graines, semis ou matériel de jardinage). À travers l'approvisionnement, nous considérons également la récolte de fruits issus d'un verger ou encore l'adhésion à une association dont la cotisation mensuelle permet de se fournir directement à des producteurs et productrices.

1.1.2. *L'approvisionnement, une pratique socialisée*

L'approche pluridisciplinaire adoptée dans la thèse nous invite à prendre en compte les dimensions sociales et territoriales pour l'analyse des pratiques d'approvisionnement des personnes

vieillissantes. Les choix des lieux d'achats, des modes d'approvisionnement, cultiver un jardin partager ou de se rendre à l'hypermarché chaque semaine ne sont pas uniquement guidés par des raisonnements rationnels, mais sont façonnés par l'ancrage social, culturel, générationnel et économique. La sociologie de la consommation nous aide à concevoir les pratiques d'approvisionnement comme un fait socialisé (Ducourant & Perrin-Heredia, 2019). Nous considérons ainsi que les pratiques adoptées à la vieillesse sont le fruit de socialisations multiples dépendantes de l'environnement. La socialisation représente les processus d'intégration conscients ou inconscients de normes et valeurs à travers les relations aux autres et/ou par des instances socialisatrices. Elle commence dès la naissance, par une socialisation primaire, essentiellement familiale. Puis des socialisations secondaires s'opèrent, se prolongeant jusqu'à l'âge adulte et tout au long de la vie (Riutort, 2013). Les processus de socialisation peuvent ainsi être appréhendés comme une continuité de « la force indéniable de la société dans son modelage des individus » (Darmon, 2016, p.99). Or, si cette socialisation continue, à l'œuvre tout au long de la vie est reconnue (Castra, 2013), les recherches se sont surtout intéressées aux périodes de l'enfance, l'adolescence, l'entrée dans l'âge adulte et peu à la vieillesse (Lambelet, 2012). Les offres de supermarchés (Daumas, 2018), les services de drive (Pernot, 2021), ou le e-commerce plus généralement sont apparus dans les univers d'approvisionnement des personnes aujourd'hui âgées, à des phases différentes de leur cycle de vie. Ces nouvelles formes d'approvisionnement ont ainsi amorcé de nouveaux usages, nécessitant une familiarisation et un apprentissage particulier. Pour analyser l'évolution de l'approvisionnement en vieillissant, il convient ainsi de s'intéresser à la fois aux socialisations antérieures et à la manière dont les normes et valeurs qui structurent la consommation sont repensées à la vieillesse face aux évolutions de l'offre.

Afin de mieux appréhender l'évolution de l'approvisionnement des personnes en vieillissant, nous considérons la consommation à la fois comme une « activité sociale encadrée » dans une autre activité (Ducourant & Perrin-Heredia, 2019, p. 27) et également comme une activité réalisée pour elle-même. La conceptualisation des pratiques de consommation encadrées nous inspire particulièrement, car elle met la lumière sur les pratiques sociales qui motivent un achat (Shove & Pantzar, 2005). Le fait de se procurer un objet est considéré comme une conséquence de la participation à une activité spécifique. Par cet éclairage, il devient possible d'analyser une transformation des lieux d'approvisionnement ou des produits achetés en lien avec l'évolution des autres activités investies en vieillissant. Ainsi, l'investissement à la vieillesse dans des associations de loisirs ou des clubs sportifs motive des achats particuliers qui sont associés à cette activité. À l'inverse, la fin de certaines responsabilités professionnelles ou associatives peut entraîner une

diminution du nombre de commerces fréquentés en lien avec l'atténuation de certains besoins. Cependant, cette perspective ne peut suffire à notre analyse, sa principale limite étant de ne pas prendre en compte les pratiques d'approvisionnement comme une activité en soi (Ducourant & Perrin-Heredia, 2019a). En tant que premier motif de déplacement hors du domicile chez les personnes de 70 ans et plus, les achats prennent une place importante dans le quotidien. Il semble ainsi essentiel de considérer l'approvisionnement pour lui-même. En effet, certaines sorties vers des lieux d'achats ne sont pas motivées par une envie de se procurer un produit particulier, mais par la volonté de se rendre dans des commerces appréciés. Certains deviennent alors des lieux d'échanges et de rencontres (Besozzi & Marchal, 2017 ; Delm, 2017 ; Lord *et al.*, 2017). Les déplacements à destination de structures marchandes sont parfois analysés dans cette thèse comme motivés par un besoin de se procurer des produits spécifiques, mais aussi comme une activité récréative appréciée.

Enfin, les pratiques d'approvisionnement peuvent être interprétées comme un positionnement politique (Dubuisson-Quellier, 2014), ou un militantisme citoyen (Trentmann, 2008). Analyser la consommation comme un acte engagé nous aide dans cette thèse à comprendre certains choix de lieux et de modes d'approvisionnement. Ces choix peuvent être orientés selon des valeurs et convictions, et réalisés en tant qu'actes militants. Chessel et Cochoy (2004) considèrent ainsi la consommation comme un mode de participation à la vie publique. En effet, les boycotts à l'encontre de produits spécifiques, selon l'origine de leur fabrication, les conditions de production, l'impact environnemental ou encore les valeurs de la marque, s'apparentent à une consommation engagée (Dubuisson-Quellier, 2009). Les lieux choisis et les produits consommés reflètent alors les valeurs et les préférences affirmées au grand âge.

1.1.3. *Qualifier l'approvisionnement pour saisir l'évolution des pratiques*

Afin de rendre compte de l'évolution des comportements et des stratégies d'approvisionnement adoptées en vieillissant, nous caractérisons les différentes manières de se procurer des produits souhaités. Tout d'abord, nous distinguons différents modes ou formes (utilisés comme des synonymes) d'approvisionnement. Ils traduisent la manière dont les personnes s'y prennent pour se procurer les produits souhaités. Les achats hebdomadaires au centre commercial en périphérie de la ville se distinguent de ceux réalisés quotidiennement dans le supermarché du bourg le plus proche, des commandes passées auprès de l'Amap locale ou encore d'un auto-approvisionnement en fruits et légumes, viande ou produits artisanaux (Bages & Rieu, 1988). Ces différentes formes d'approvisionnement peuvent être réalisées au domicile ou à l'extérieur ; auprès d'acteurs de la grande distribution ou en circuit court. Les produits peuvent être commandés en amont, ou choisis

sur place. Les commandes sont passées à distance, en ligne, par téléphone ou par voie postale. La mobilité associée peut ainsi être virtuelle ou physique. Lorsqu'elle est physique, nous distinguons le cas où les déplacements sont effectués par les personnes pour se rendre dans différents lieux d'approvisionnement et les situations dans lesquelles les provisions sont acheminées jusqu'à leur domicile. Dans ces dernières configurations, les produits peuvent être livrés à la suite d'une commande passée en ligne, ou proposés par un·e marchand·e ambulant·e, pour une tournée quotidienne (pour les boulangeries), hebdomadaire (pour les boucheries, crémeries ou primeurs), mensuelle ou annuelle (dans le cas de la vente de prêt-à-porter par exemple). Nous proposons ainsi une liste non exhaustive des diverses formes d'approvisionnement, nous concentrant sur celles mentionnées par les personnes rencontrées lors de la thèse (Tableau 1).

Tableau 1 : La diversité des formes d'approvisionnement des personnes rencontrées

	Modes de récupération			
	Au domicile		Hors du domicile	
	<i>Choix sur place</i>	<i>Commande à distance et livraison</i>	<i>Choix sur place</i>	<i>Commande et récupération à distance</i>
Commerces Vendeur·euses indépendant·es	Marchand·es ambulant·es (boulangeries, boucheries, crémeries)	Plateformes indépendantes en ligne	- Commerces spécialisés indépendants - Marchés temporaires	
Grande distribution Enseignes		- Commande internet - Commande par téléphone	- Supermarchés - Hypermarchés - Épiceries - Magasins franchisés	Drive
Circuits courts Entre particulier·ères	Troc entre voisin·es	Sites d'achats-reventes de produits d'occasion entre particuliers	- Vente directe à la ferme - Épiceries associatives - Marchés de producteur·rices	- Amap - Drive fermier
Auto-approvisionnement	- Jardin potager - Verger - Élevage - Artisanat		Jardins partagés	

Réalisation de l'auteurice, 2024.

Ces formes d'approvisionnement sont associées à des représentations particulières propres à chaque personne. L'évolution des aspirations et des modes de vie en vieillissant pourrait ainsi conduire à des transformations de formes d'approvisionnement. L'approvisionnement des ménages est bien souvent une combinaison de formes d'approvisionnement variées qui se

complètent. Les études de la e-consommation soulignent en effet que les achats en ligne et leurs livraisons à domicile s'ajoutent aux achats effectués dans des commerces physiques (de Coninck, 2010 ; Mareï *et al.*, 2016 ; Rallet *et al.*, 2009) De même, les consommateur·rices du drive combinent cette forme d'approvisionnement à la fréquentation de commerces traditionnels (Pernot, 2021). Il semble alors pertinent d'adopter une vue d'ensemble sur les pratiques d'approvisionnement.

La notion d'univers d'approvisionnement développée en géographie du commerce permet d'analyser les différents lieux d'approvisionnement, leurs liens, et la mobilité qui leur est associée (Lestrade, 2001). Un univers singulier à chaque personne (Deprez, 2016) permet de se placer à une échelle individuelle pour comprendre les pratiques des personnes vieillissantes. Il couvre l'ensemble des différentes formes d'approvisionnement adoptées et les manières dont elles se combinent. Ainsi, « chaque point d'approvisionnement se comprend comme une sous-partie de l'approvisionnement entretenant des liens avec les autres formats présents dans l'univers d'approvisionnement » (Pernot, 2021 p. 58). La mobilité est au cœur de cette conception des univers d'approvisionnement, compris comme « un ensemble de points appartenant à des types différents d'échelles spatiales et de formes commerciales et reliés au sujet par de simples traits : ceux-ci correspondent aux déplacements commerciaux, de travail ou autres, qui permettent de rejoindre chaque lieu d'approvisionnement, sans pratique réelle de l'espace traversé » (Lestrade, 2001, p. 343). Ces univers nous permettent d'analyser à la fois les déplacements physiques réalisés pour s'approvisionner tout en intégrant une mobilité virtuelle pour accéder aux achats en lignes. Selon Lestrade (2002), les relations entre les différents lieux d'approvisionnement, répondent à des logiques socioculturelles. L'auteur intègre alors à sa conceptualisation des univers, une approche sociologique de la consommation. En ce sens, les combinaisons de diverses formes de circuit court, d'autoproduction ou d'achats dans des enseignes de la grande distribution adoptées à la vieillesse répondent à un système de normes et valeurs qui peuvent évoluer avec l'avancée en âge.

Deprez (2017) propose un élargissement de la notion d'univers en introduisant une analyse des territoires d'approvisionnement, « définis comme l'espace physique dans lequel s'inscrivent les univers d'approvisionnement » (p. 107). En outre, les territoires interrogent également l'appropriation des lieux et la dimension symbolique des points d'approvisionnement (Brunet *et al.*, 1993). Ainsi, l'ensemble des commerces mentionnés par les personnes en tant que points d'approvisionnement sont considérés dans cette thèse comme partie intégrante de leur territoire même si leur fréquentation est très rare, voire complètement déléguée depuis plusieurs années. Grâce à cette compréhension de l'inscription territoriale des pratiques, Deprez (2017) propose « une grille de lecture nouvelle des bouleversements suscités par l'évolution de l'offre commerciale

et les pratiques que les consommateurs (re)construisent autour des circuits de vente » (p.107), notamment lorsque les « rationalités [des consommateur·rices] évoluent ou lorsque le paysage commercial se modifie » (*ibid*, p. 107). Dès lors, les notions d'univers et de territoires d'approvisionnement nous semblent appropriées pour rendre compte des recompositions des pratiques d'approvisionnement opérées en vieillissant face aux évolutions de l'offre commerciale et de ses conditions d'accès. Les transformations des modes de vie et des aspirations en vieillissant peuvent conduire à une recomposition des territoires d'approvisionnement. De même, les évolutions de l'offre commerciale traditionnelle ou en ligne bousculent les lieux d'achats. Or l'ensemble d'un univers d'approvisionnement peut être modifié lorsqu'une partie de l'acte ne peut plus être réalisée. Il convient alors de décomposer l'action de s'approvisionner en étapes distinctes. Proposé par Pernot (2021), le croisement d'une analyse des univers à celle des itinéraires d'approvisionnement (Desjeux, 2006) apporte une meilleure compréhension de l'activité.

Les évolutions de l'approvisionnement en vieillissant peuvent concerner les lieux d'achats, le mode de déplacements emprunté, l'itinéraire ou l'horaire choisi pour se rendre dans un commerce particulier ou encore le fait de s'y rendre seul·e, à plusieurs, ou de déléguer le déplacement. Afin de préciser comment les pratiques s'adaptent en vieillissant, il convient de décomposer l'activité de l'approvisionnement. Dans le cadre de l'analyse des pratiques de consommation, la notion d'itinéraire d'approvisionnement est développée afin de « de reconstituer le processus d'acquisition d'un bien ou d'un service, marchand ou non marchand, en reconstituant la dynamique sociale dans laquelle il est inséré » (Desjeux, 2006, p. 90). S'étant inspiré de méthodes anthropologiques pour étudier les « comportements de consommation dans les sociétés urbaines contemporaines » (*ibid*, p. 92) Desjeux propose une analyse ethno-marketing pour comprendre les comportements de consommations et les usages des produits consommés. Il s'intéresse à la consommation à l'échelle du ménage et plus précisément aux jeux d'acteurs et aux normes sociales qui s'exercent tout au long du processus : de la décision de l'acquisition à la destruction du produit consommé. L'auteur cherche à comprendre les intentions d'achat « appréhendées comme le résultat d'un itinéraire temporel et spatial, constitué d'un ensemble d'interactions sociales (coopération, négociation, relations de pouvoir) et soumis à une série de contraintes matérielles (logistique, surface disponible et coûts) et sociales (normes) » (Béji-Bécheur & Dias Campos, 2008, p. 52). Ce que nous retenons de cette méthode des itinéraires est le découpage des pratiques de consommation en différentes étapes. En s'intéressant plus spécifiquement aux enjeux de mobilité dans le cadre d'un approvisionnement alimentaire, Pernot (2021), précise en huit étapes ce processus itératif : la décision de se procurer les produits souhaités, le déplacement, le moment des courses, le

déplacement retour, le rangement des courses, la préparation du repas, le repas, la mise à la poubelle des déchets. Dans sa thèse, l'autrice s'intéresse à une forme d'approvisionnement particulière : celle du drive. Dans notre cas, nous souhaitons comprendre comment s'agencent différentes formes qui composent l'univers d'approvisionnement. Lors d'un achat à distance, les commandes sont effectuées et livrées directement à domicile, de sorte que les étapes changent de nature. Le moment des achats est réalisé à domicile, les déplacements physiques de l'acheminement des produits sont délégués à une personne de l'entourage, ou à un service de livraison. Bien que la prise en compte de l'usage soit nécessaire à la compréhension de l'achat (Desjeux, 2006), notre attention se porte davantage sur la manière dont les personnes se procurent ce qu'elles souhaitent. Ainsi, dans le découpage précédent (Pernot, 2021) l'accent est porté sur les premières étapes de l'itinéraire, de la décision de l'achat au rangement des produits.

Cette décomposition éclaire sur la diversité des stratégies d'adaptation et des ajustements adoptés à la vieillesse qui peuvent être employés à chacune des étapes de l'itinéraire. Parfois lorsqu'une étape est difficile, l'ensemble de l'itinéraire d'approvisionnement est repensé. Par exemple, pour des personnes ayant des difficultés à porter, l'étape du rangement des courses devient compliquée car douloureuse. Des ajustements sur l'ensemble de l'itinéraire et sur l'univers d'approvisionnement peuvent alors être observés pour faire face à cette difficulté nouvelle. Dans un autre registre, lorsque la commande des produits en amont de l'achat passe d'un appel téléphonique à une opération en ligne, ce changement de canal pour une étape de l'itinéraire peut conduire à un changement de point d'approvisionnement pour les personnes n'étant pas e-consommatrices. Détailler l'activité en phases successives permet ainsi de connaître les étapes qui peuvent être contournées, remplacées ou modifiées, pour maintenir le même univers d'approvisionnement ou, à l'inverse, celles devenues trop contraignantes et fragilisant l'autonomie pour s'approvisionner. Les dynamiques sociales sont également intégrées dans la compréhension de l'action de s'approvisionner (Desjeux, 2006). Chacune des étapes peut faire l'objet de l'intervention d'une tierce personne ou de négociation entre plusieurs individus. Le choix des produits consommés peut être motivé par un membre de l'entourage, le ou la conjoint·e par exemple. Pour les déplacements, ou le moment des courses, une aide ponctuelle peut être sollicitée sans que l'ensemble de l'itinéraire soit délégué. La répartition des itinéraires au sein des couples âgés éclaire sur les négociations à l'œuvre et la manière dont les organisations adoptées à deux peuvent se recomposer en vieillissant.

Tout au long de la thèse, ces notions d'itinéraires, d'univers et de territoires d'approvisionnement seront employées. En les rassemblant sous les termes de pratiques d'approvisionnement, nous exprimerons de manière générale les transformations observées dans l'acte de s'approvisionner, de

la dimension spatiale et temporelle de l'approvisionnement et la mobilité induite, les lieux et modes d'approvisionnement ainsi que les représentations qui leur sont associées. Ce terme de pratiques nous permet également d'intégrer la dimension sociale et socialisée de l'approvisionnement et les valeurs accordées aux modes d'approvisionnement et produits consommés (Lestrade, 2001).

1.2. Transformations de l'offre commerciale et des conditions de mobilité dans les territoires peu denses

Les pratiques d'approvisionnement sont fortement influencées par les structures commerciales et les services de mobilité présents sur le territoire. Les personnes âgées, et plus particulièrement celles ayant une longue ancienneté résidentielle, sont témoins des transformations du territoire depuis de nombreuses décennies. Des années 1960 à aujourd'hui, les évolutions du paysage commercial et des conditions d'accès aux commerces se dessinent en parallèle des changements de pratiques de mobilité et d'approvisionnement. À différentes étapes de leur vie, les personnes âgées participent à ces changements, font l'expérience de nouveaux modes d'approvisionnement et adaptent leurs pratiques à une offre commerciale qui évolue. Pour comprendre les évolutions de ces pratiques, il paraît essentiel de rendre compte des mutations de l'offre commerciale, sa distribution spatiale et la mobilité qui lui est associée dans les espaces peu denses.

1.2.1. *Mutation de l'offre commerciale dans les espaces peu denses*

Depuis la naissance des personnes aujourd'hui âgées, l'appareil commercial sur le territoire français a connu de nombreuses mutations. L'exode rural d'après-guerre jusqu'en 1975 se traduit par un dépeuplement des communes rurales accompagné d'une diminution progressive de l'offre commerciale (Desse & Lestrade, 2016). À ce phénomène s'ajoute, dès les années 1960, l'apparition de la grande distribution⁷ rendue possible avec la généralisation de l'automobile (Merenne-Schoumaker, 1978). La génération des babyboumeurs est la première à connaître la diffusion massive de l'automobile (Demoli, 2017). L'équipement des ménages en automobile évolue également au fil des années, avec un taux augmentant de 65 % à 80 % entre 1975 et 2000 en conséquence d'une diffusion importante au sein des ménages plus modestes pour qui la possession automobile était minoritaire jusqu'en 1975 (Collet *et al.*, 2013). En raison de la généralisation du permis de conduire et de l'augmentation de la motorisation des ménages, la part des déplacements effectués en voiture croît fortement à partir des années 1980. Lorsqu'un peu moins de la moitié des déplacements locaux, c'est-à-dire réalisés à moins de 80 km du domicile, sont effectués en

⁷ Le 15 juin 2023 a célébré les 60 ans de l'ouverture du premier hypermarché à Sainte-Geneviève-les-Bois.

voiture en 1982, cette part se situe aux environs de deux déplacements sur trois en 2008. Cette mobilité automobile facilite alors l'implantation des grandes surfaces, des hypermarchés accessibles en voiture qui se développent en périphérie des agglomérations. Qualifiée d'« essor de la grande distribution »⁸, la progression de ces structures commerciales permet jusqu'à la fin des années 1990 de capter de plus en plus de client·es et des parts de marché de plus en plus grandes. Dans les années 2000, deux tiers des parts de marché des ventes de produits alimentaires sont réalisés dans les grandes et moyennes surfaces (Pouzenc, 2018). L'augmentation de la surface de vente correspondant aux hyper- et supermarchés est accompagnée d'une augmentation plus importante encore des surfaces de parking qui leur sont dédiées. Le développement fulgurant de la grande distribution se fait en parallèle de la fermeture des commerces indépendants, plus modestes. De 1986 à 1998, au sein du territoire français, les commerces alimentaires ferment drastiquement, notamment les boulangeries dont un tiers disparaissent sur cette période (Desse, 1999). Dans les territoires ruraux, les petits bourgs souffrent alors de la disparition de leur appareil commercial, phénomène qualifié alors « d'extinction du commerce rural » (Marenco, 2004, p. 333). Dans les espaces ruraux des Alpes-Maritimes, un commerce sur quatre ferme chaque année dans les années 1980 (Barthes, 2008). Les offres connues et pratiquées jusqu'alors par des générations plus âgées se recomposent.

Les évolutions de l'offre commerciale sont illustrées par deux phénomènes principaux : la centralisation et l'installation de grands espaces commerciaux en périphérie des villes.

- L'offre commerciale se centralise autour de grands pôles urbains, augmentant leur attractivité au détriment des plus petites polarités. La zone de chalandise d'une centralité dépend alors de l'envergure du pôle : plus elle est importante, plus les flux de déplacements pour achats seront nombreux et captés à une plus grande distance. La concentration et la centralisation de l'offre commerciale correspondent alors à un éloignement des personnes du commerce le plus proche, notamment pour les résident·es des espaces peu denses. Or, Merenne-Schoumaker (2001) énonce alors que l'accessibilité par voiture, mesurée selon une fonction gravitaire et considérée comme une mesure des « facilités d'accès aux lieux » (p. 9), s'est améliorée « en ce qui concerne les liaisons entre les villes ainsi que vers les pôles périphériques » (p. 12). En effet, des investissements sont réalisés dans les infrastructures routières et la performance des véhicules augmente (*ibid*). Un des principaux enjeux est alors de savoir si une facilité accrue d'accès automobile est synonyme d'un gain d'accessibilité pour les personnes qui vieillissent en territoire peu dense.

⁸ 1969, Archive INA.

- Conjointement à l'évolution des réseaux routiers, commence l'extension urbaine des villes avec une installation de ménages périurbains à des distances plus éloignées du cœur des agglomérations. Afin de profiter des flux de déplacements de client·es potentiel·les, les grandes surfaces s'implantent sur des axes à fort trafic, participant au développement des couronnes périurbaines. Le commerce des centres-villes évolue alors en réaction au développement de l'offre en périphérie, conduisant à une spécification de l'offre commerciale entre le centre et sa périphérie (Merenne-Schoumaker, 2001).

Les personnes aujourd'hui âgées de plus de 75 à 80 ans ont connu une restructuration de l'aménagement de leur territoire. Les pratiques d'achat et les modes de vie adoptés lors de leur vie active l'ont été à une époque où l'offre était différente.

1.2.2. *Premières générations de la dépendance à l'automobile*

De 1976 à 2001 en Île-de-France, Broomberg (2003) met en lumière une évolution des modes de déplacements en faveur des modes motorisés individuels, avec une augmentation du nombre de déplacements effectués en voiture particulière plus prononcée dans les espaces peu denses de la région, passant de 1,5 à 2 (Cornut, 2017). En 2013 en France, 82 % des voitures sont utilisées pour des déplacements liés aux achats, premier motif d'utilisation de l'automobile (Cornut, 2017). Cette part s'élève à 85 % dans la grande couronne francilienne. À une progression de l'automobile pour réaliser des achats s'ajoute une augmentation du temps de déplacements. Ainsi entre 1974 et 2010, la durée des trajets en voiture nécessaire pour faire les courses passe de 5 à 15 minutes (Brousse *et al.*, 2015). Cet allongement du temps s'effectue en parallèle d'une augmentation des distances, amplifiée dans les espaces peu denses. Desse (1999) identifie alors les « communes périurbaines de la deuxième et troisième couronne » comme des lieux où la mobilité pour achats se fait quasi-exclusivement en voiture et où la fréquentation du « petit commerce de proximité immédiate accessible à pied » est « exceptionnelle, voire nulle » (p. 283). De manière plus générale, les déplacements en voiture s'imposant progressivement comme une norme, être mobile au sein de ces territoires dépend ainsi de l'accès à l'automobile, une situation devenant particulièrement contraignante pour les ménages non motorisés (Dupuy, 1999). Les personnes âgées de 80 ans aujourd'hui ont été la première génération à vivre cette dépendance à l'automobile pour réaliser leurs achats. À partir de la seconde moitié du 20^e siècle s'opère alors une transformation progressive des conditions d'accès aux commerces. Lorsqu'avec l'âge, les personnes renoncent à conduire et se dé-motorisent, elles deviennent de facto davantage dépendantes des ressources locales (Motte-Baumvol, 2007).

L'évolution de la mobilité liée à l'approvisionnement passe également par une transformation des fréquences et des rythmes de déplacements. En effet, si les distances s'allongent, le temps dédié à cette mobilité pour achats reste constant, voire diminue (Barthes, 2008), le nombre de déplacements pour achats hebdomadaires passant pour sa part de 4,4 à 3,2 entre 1988 et 1995 (Babayou & Volatier, 1998). Les grandes surfaces en libre-service⁹ proposant une large gamme de produits réunie dans un seul lieu ainsi que la diffusion des réfrigérateurs au sein des ménages dans les années 1960 à 1970 (Renaudat, 1989) transforment les pratiques d'approvisionnement.

Les évolutions de l'offre commerciale semblent davantage correspondre aux aspirations de consommateur·rices motorisé·es et actif·ves. Selon Gasnier (2007), les pratiques d'approvisionnement seraient guidées par une volonté d'optimiser les déplacements et diminuer le temps dédié aux courses. Ainsi, l'élargissement des horaires d'ouverture des commerces, le soir et les dimanches répond à la valorisation d'une flexibilité temporelle de l'activité d'approvisionnement. Le choix des lieux d'implantation des structures commerciales traduit une optimisation spatiale des chaînages de déplacement structurés autour du déplacement entre le domicile et le travail. Ces évolutions de la fin du 20^e siècle semblent alors répondre à des pratiques de mobilité quotidienne qui ne sont pas celles des personnes âgées, retraitées.

1.2.3. *Un renouveau des modes d'approvisionnement de proximité*

Pour faire face à la concurrence des grandes surfaces en périphérie des villes, les commerces des centres bourgs se réinventent. Les marchand·es polyvalent·es semblent alors plus résistants que les simples boulangerie ou boucherie, auxquelles sont préférées les boulangeries-pâtisseries et les boucheries-charcuteries (Chemla, 1997). Ainsi, depuis les années 2000, l'offre de commerces spécialisés présente dans les territoires peu denses semble se maintenir et la croissance des grandes surfaces ralentit (Pouzenc, 2018 ; Dembo et Duchon, 2013). De plus, amorcées dans les années 1980 à 1990, de nouvelles logiques de distribution spatiale des moyennes surfaces apparaissent. Elles maillent ainsi plus finement l'ensemble du territoire, notamment au sein des espaces ruraux (Pouzenc, 2012). L'offre, de supermarchés notamment, s'adapte alors à la spécificité des territoires d'implantation, proposant des offres locales, pouvant travailler avec les producteurs de la région (Fourquet, Llorca, 2022). Selon Massal (2018), ces ouvertures compenseraient la fermeture de petits commerces et constitueraient une nouvelle offre de proximité. Certaines communes se dotent également de distributeurs de pain ou de lait venant remplacer les commerces alimentaires fermés (*ibid*). Plusieurs commerçant·es spécialisé·es proposent également un rayon épicerie offrant des produits de première nécessité.

⁹ Expression employée pour décrire le mode de choix des produits dans les hypermarchés.

En parallèle se développent de nouvelles formes commerciales valorisant la production locale, qui répondent à des aspirations à consommer mieux. L'apparition, aussi bien en milieu rural qu'urbain, des Associations pour le maintien d'une agriculture paysanne¹⁰ (Amap) témoigne d'une valorisation d'un approvisionnement local (Daumas, 2020b). D'autres réseaux de vente en circuit-court mettant en relation directe les producteurs locaux et leurs client·es prennent aussi différentes formes sur les territoires. Dans les territoires ruraux et agricoles, la vente directe à la ferme de fruits, légumes, œufs ou viande progresse chez les paysans, maraichers et éleveurs. Ainsi, en 2017, 10 % des personnes majeures déclaraient fréquenter des magasins de vente directe pour leur alimentation (Dembo *et al.*, 2017). Ces producteurs peuvent également se regrouper pour former des marchés de producteurs ou mettre en place des drives fermiers. Cette recherche d'une consommation plus responsable chez certain·es consommateur·rices semble correspondre à une revalorisation des modes de production locaux. La proximité est alors davantage mise en avant : une proximité des lieux de production et une proximité relationnelle avec les producteurs (Hérault-Fournier *et al.*, 2014). Cette proximité renouvelée sur le territoire serait alors plus appréciée des personnes âgées du territoire. Depez (2017) identifie en effet pour les drives agricoles une clientèle de « retraités habitant à proximité de la société » (p.105).

1.2.4. *Déploiement important de l'offre commerciale en ligne et ses effets sur les pratiques de consommation*

Les transformations les plus structurelles de l'offre commerciale depuis ces vingt dernières années correspondent aux transformations induites par les outils numériques et le développement massif du e-commerce. Grâce à internet, l'accessibilité aux produits marchands s'étend considérablement, s'affranchissant des distances physiques. Internet entre alors dans les univers d'approvisionnement des ménages (Belton Chevallier *et al.*, 2015) et la mobilité devient virtuelle (Aguilera & Rallet, 2016 ; de Coninck, 2010). Ainsi, depuis le début du 21^e siècle, de multiples plateformes de e-commerce gagnent des parts de marché, telles que les commandes en ligne et la livraison à domicile, les services de drive ou *click and collect*, proposés par des enseignes traditionnelles de la grande distribution, par de nouvelles plateformes logistiques ou encore entre particuliers. En 2000, Auchan est la première grande surface française à proposer un service de commande en ligne à venir récupérer. Depuis, l'offre de service de drive s'est largement développée sur l'ensemble du territoire national. Si les drives piétons se concentrent principalement en zones urbaines denses, les drives accessibles en voiture sont davantage présents en territoires peu denses, à proximité des

¹⁰ Association proposant un lien direct entre paysan·nes et consommateur·rices, qui s'engage à acheter la production à un prix équitable et en payant par avance (Annuaire national des Amap).

hypermarchés en périphérie des villes. Depuis, la part des personnes fréquentant les drives ou ayant recours à la livraison à domicile ne cesse d'augmenter (Dembo *et al.*, 2017). Le développement du e-commerce se fait en parallèle d'un équipement de plus en plus généralisé en ordinateur connecté à internet au sein de la population. L'engouement pour l'approvisionnement en ligne tient au fait qu'il permet une optimisation spatio-temporelle de l'activité. Le temps dédié aux achats peut être réduit avec une optimisation du temps passé dans les commerces et une réduction du temps d'attente (Bondue, 2004). Ce gain de temps est ainsi la motivation principale pour réaliser des achats en ligne, par les utilisateurs des drives notamment (Pernot & Aguiléra, 2017). Dans les espaces périurbains, ce mode d'approvisionnement peut être apprécié pour éviter certains déplacements (Belton Chevallier *et al.*, 2016) et pour « le caractère pratique de la récupération des produits » (Silvestre, 2017, p. 264). La commande est plus flexible et cet acte peut être réalisé durant une autre activité, en offrant la possibilité de réaliser ses achats à distance via des applications numériques (Deprez, 2019 ; Marei *et al.*, 2016).

Enfin, de manière plus générale, ces dernières années ont été marquées par un tournant numérique, une numérisation des services intervenant dans tous les domaines de la vie quotidienne. Au-delà du développement du e-commerce, les personnes âgées sont, comme l'ensemble de la population, confrontées à une dématérialisation à l'œuvre dans de nombreux domaines de la vie quotidienne, des services administratifs (Delias, 2021), des services de transport, notamment la billettique (Keerle *et al.*, 2013), de la vie associative ou des rapports humains (Pitaud & Deschamps, 2021). D'un côté, les démarches dématérialisées représentent à la fois une nouvelle ressource qui peut être sollicitée pour élargir son accessibilité aux commerces, notamment dans les espaces périurbains où les distances à parcourir pour accéder au magasin le plus proche peuvent être importantes. D'un autre côté, les personnes plus âgées sont en proportion plus nombreuses à ne pas faire usage des outils technologiques et peuvent se retrouver exclues de ce processus de transformation du monde. Dans le chapitre 5 de cette thèse, nous revenons plus spécifiquement sur ces transformations liées à la diffusion du numérique et à la dématérialisation des services qui peuvent avoir une influence – positive ou négative – sur l'accessibilité aux commerces. Nous explorons dans quelle mesure elles représentent une source d'autonomie ou au contraire créent des situations de perte d'autonomie.

Les propos précédents dessinent une mutation de l'offre commerciale et les évolutions de la mobilité sur les territoires peu denses. Il convient toutefois de souligner que ces transformations s'opèrent de manière hétérogène sur les territoires. Motte-Baumvol (2008) met ainsi l'accent sur les disparités d'accessibilité physique aux commerces entre les espaces urbains et périurbains et au sein des territoires périurbains. Ces écarts peuvent se retrouver nivelés ou au contraire accentués par

l'offre commerciale en ligne dont la couverture spatiale desservie et les points de livraisons sont inégalement répartis sur le territoire (Belton Chevallier *et al.*, 2014). Nous avons ainsi à cœur de prendre en compte les spécificités territoriales de manière plus fine que la distinction entre espaces urbains, périurbains et ruraux.

1.3. L'approvisionnement tient-il une place particulière dans le quotidien des personnes plus âgées ?

Après avoir défini ce que nous entendions par approvisionnement et présenté les évolutions de l'offre commerciale et des conditions d'accès à celle-ci regard des transformations de la mobilité, nous apportons de premiers éléments de cadrage sur les pratiques d'approvisionnement des personnes âgées.

1.3.1. *Les singularités de la mobilité chez la population âgée*

Cette partie se fonde principalement sur les exploitations d'enquêtes quantitatives dédiées aux déplacements des personnes afin de mesurer, au sein de la population âgée, les indicateurs traditionnels de la mobilité quotidienne que sont le nombre de déplacements, les distances journalières parcourues, les modes et les motifs de déplacements. Les analyses des données en France révèlent qu'en moyenne les personnes âgées effectuent un nombre de déplacements quotidiens moins important et sur des distances plus courtes que les personnes plus jeunes (Benlahrech *et al.*, 2001 ; Pochet, 1996 ; Babayou & Volatier, 1998). La littérature distingue différentes classes d'âge pour analyser les pratiques de mobilité des personnes âgées par rapport à celle de la population nationale. En 2018-2019, le nombre moyen de déplacements locaux, réalisés à moins de 80 km du domicile, correspond à 3 déplacements par jour pour une distance de 8,7 km par déplacement. Les personnes âgées de 65 à 74 ans effectuent 2,7 déplacements par jour pour une distance de 7,4 km, et pour celles âgées de 75 ans et plus, ces valeurs reculent à 1,8 déplacement et 5,8 km de distance moyenne (EMP, 2019). La comparaison avec des études antérieures permet de remarquer une augmentation de la mobilité des personnes âgées au fil des années et des générations. En 1994, les personnes âgées de 65 à 74 ans réalisaient 2,1 déplacements locaux par jour, et pour les personnes de plus de 75 ans, ce nombre s'élevait à 1,3, contre 3,2 pour l'ensemble de la population (Babayou & Volatier, 1998). Si le nombre de déplacements quotidiens a augmenté pour les classes d'âge plus élevées en 25 ans, il reste néanmoins toujours inférieur à celui de la population tous âges confondus. Or, il faut toutefois remarquer que si on exclut l'activité professionnelle ou les études, les personnes âgées de plus de 65 ans se déplacent quasi autant de fois par jour que les autres classes d'âge (Benlahrech, 2001) et légèrement plus chez les jeunes

retraité·es dans certains contextes (Choo *et al.*, 2016 ; Mackett, 2015). C'est notamment le cas de la mobilité pour achats qui motive plus de 0,7 déplacement quotidien chez les jeunes retraité·es contre 0,5 pour les personnes âgées de 35 à 55 ans (Cerema, 2022). Les personnes plus âgées, de plus de 75 ou 80 ans, effectuent quant à elles un nombre moins élevé de déplacements physiques pour achat. En somme, si les personnes retraitées adoptent une mobilité quotidienne plus faible que plus jeunes, et notamment les actif·ves, elles restent aussi mobiles, voire plus mobiles que ces dernier·ères en ce qui concernent les achats, au moins jusqu'à 80 ans. Les nouvelles générations âgées, en lien avec leurs meilleures conditions de santé en vieillissant, sont également plus mobiles que les générations plus anciennes.

Les caractéristiques spatiales jouent un rôle important dans la mobilité de la catégorie des plus âgées. De multiples études mettent en avant une forte influence du type de territoire sur les pratiques de mobilité. Ainsi, un maillage plus dense de l'offre commerciale favorise une mobilité, notamment piétonne, pour s'approvisionner (Cao *et al.*, 2010 ; Ishikawa & Fukushima, 2015). La part modale des transports collectifs dans les déplacements apparaît restreinte chez la population âgée (Chapon *et al.*, 2011 ; Golant, 2019 ; Kim, 2011 ; Mondou & Violier, 2010). Mais, de même que pour les autres classes d'âge, leur usage augmente avec la qualité de desserte et la proximité des réseaux de transports collectifs (Cheng *et al.*, 2019 ; Choo *et al.*, 2016 ; Franke *et al.*, 2017 ; Nordbakke, 2019 ; Pochet & Corget, 2010). Cependant, les horaires non adaptés, des arrêts desservis peu cohérents avec les activités extérieures pratiquées sont des contraintes fortes relevées par les personnes âgées (Burkhardt, 1999 ; Kasper & Scheiner, 2002). Les recherches sur l'usage des réseaux de transports publics soulignent une faible pertinence de l'offre pour répondre aux besoins des personnes âgées, surtout dans les territoires périurbains et ruraux (Hanson & Hildebrand, 2011, cité par Luiu *et al.*, 2016). Ainsi, dans les espaces peu denses, la voiture est le mode de transport privilégié (Ahern & Hine, 2012 ; Lord *et al.*, 2009b ; Pochet & Corget, 2010). Le manque d'alternative de service de mobilité rend la vie sans automobile très difficile dans les territoires ruraux (Ahern & Hine, 2012 ; Ward *et al.*, 2013). Le fait d'être en possession du permis de conduire, d'être motorisé et de ne pas rencontrer de difficulté pour conduire sont trois variables ayant une influence positive sur le nombre de déplacements effectués par les personnes âgées (Benlahrech *et al.*, 2001 ; Burkhardt, 1999 ; S. Kim, 2011 ; S. Kim & Ulfarsson, 2004 ; Mollenkopf *et al.*, 2017).

1.3.2. *Les personnes plus âgées sont-elles des consommatrices comme les autres ?*

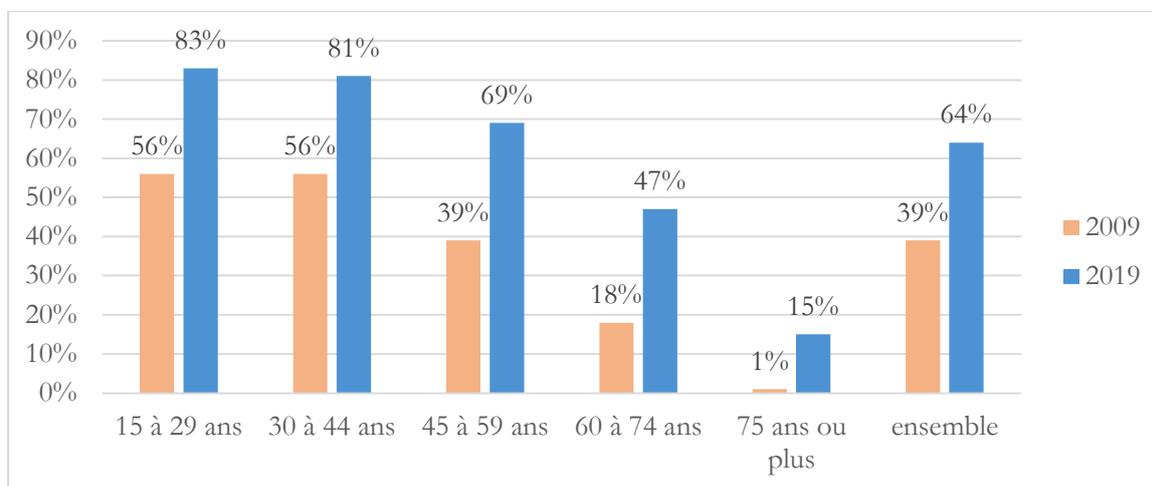
Les enjeux de l'approvisionnement des personnes plus âgées en France ont suscité un intérêt chez les chercheurs des sciences marketing. En effet, la contribution économique des personnes plus âgées et leur poids chez les consommateurs ont orienté les réflexions autour d'une silver économie (Rengot, 2015), c'est-à-dire « l'ensemble des activités économiques liées à la gérontocroissance » (Blanchet, 2018, p. 6). Une des approches marketing de la silver économie est une adaptation des marchés et des produits aux attentes de cette classe d'âge (Antoine, 2003). D'autres recherches soulèvent cependant le rejet des offres ou produits labélisés ou spécialement ciblés pour les vieilles et vieux (Pettigrew *et al.*, 2017). Ces dernières souhaitent plutôt une adaptation de l'offre existante à leurs besoins. Les recherches sur les préférences des personnes âgées en termes de modes et lieux d'approvisionnement sont, à notre connaissance, peu nombreuses. En 2010, Barth et Anteblian soulignent, chez les consommateurs de plus de 60 ans, une plus grande fréquentation des supermarchés par rapport aux autres formes de vente telles que le marché, les magasins de surgelés ou encore les hypermarchés dans les espaces ruraux et urbains des régions Bourgogne et Rhône-Alpes. Les personnes plus âgées semblent accorder plus d'importance à la proximité des magasins et la qualité des produits, avec une sensibilité au prix plus faible mais qui reste importante (Barth & Anteblian, 2010). L'expérience au sein des commerces ou lors de la commande en ligne influence les univers d'approvisionnement. La présence humaine et la sympathie du personnel des magasins sont des caractéristiques particulièrement appréciées de la population âgée (*ibid* ; Ishikawa & Fukushige, 2015 ; Pettigrew *et al.*, 2005) et auxquelles les plus jeunes porteraient moins d'attention. Du point de vue de l'aménagement des commerces, les recherches font état d'une plus grande sensibilité à la présence de bancs ou de zones de repos, aux toilettes accessibles, à l'éclairage et également au fond sonore (Hare, 2003).

Le e-commerce pourrait apporter une réponse aux enjeux d'accessibilité aux commerces des personnes plus âgées (Belton Chevallier *et al.*, 2014). Les commandes pouvant être passées à domicile, cette forme d'approvisionnement permettrait alors aux personnes ayant des difficultés de mobilité d'accéder à une offre virtuelle, leur déplacement physique n'étant plus nécessaire. Les acteurs de la vente en ligne se sont alors positionnés en ciblant une clientèle plus âgée pour certains services proposés, tels que la livraison gratuite pour les personnes de plus de 65 ans¹¹. Or, dans les faits, la part des usagers âgés des services de livraison et de drive est minoritaire au sein de la population française. Si la consommation sur internet progresse pour toutes les classes d'âge, elle reste bien plus faible chez les personnes les plus âgées. Sur l'ensemble de la population française,

¹¹ Offre du distributeur Carrefour pour toute commande supérieure à 60 €.

la part des individus ayant fait un achat en ligne au cours de l'année est passée de 40 % en 2009 à 64 % en 2019 (Insee, 2020). Chez les personnes âgées de 60 à 74 ans, cette part est passée de 18 % à 47 % sur cette même décennie et de 2 % à 15 % pour celles âgées de 75 ans ou plus (Figure 1).

Figure 1 : Part des individus ayant fait un achat sur internet selon leur âge en 2009 et en 2019



Source : Insee, enquête Technologies de l'information et de la communication 2009 à 2019

Si la progression est très importante, le déploiement de l'offre commerciale en ligne ne correspond pas à une augmentation des possibilités d'approvisionnement pour une part encore importante de la population n'y ayant pas recours. Les modes d'approvisionnement sur internet semblent être davantage adaptés à une clientèle de jeunes actives et de familles (Pernot, 2021). Si certaines projections soulèvent la possibilité d'une augmentation de cette part avec le vieillissement de générations connectées, il nous semble important d'interroger la pertinence de ces offres au regard des besoins et aspirations des personnes plus âgées aujourd'hui. De plus, au vu de la rapidité et de l'ampleur des évolutions technologiques numériques, les futures générations de personnes âgées pourront être confrontées à de nouveaux changements.

La mise en regard des premiers éléments concernant l'évolution de l'offre commerciale et des pratiques de mobilité suggère une possible inadéquation entre ces transformations et les besoins et aspirations de la population plus âgée. Cette hypothèse d'une incompatibilité potentielle pourrait alors compromettre le maintien de l'autonomie des personnes qui vieillissent à domicile. Les considérations précédentes renseignent sur des pratiques de mobilité et d'approvisionnement d'une catégorie de personnes au sein de la population. Elle donne un éclairage sur une catégorie d'âge particulière, mais ne dit rien des évolutions du processus de vieillissement. Or ce qui nous intéresse dans cette thèse est de comprendre comment les pratiques évoluent avec l'âge, comment les personnes âgées adaptent en vieillissant des pratiques devenues difficiles à maintenir en l'état et quelles sont les stratégies adoptées pour contourner ces difficultés nouvelles.

2. Le vieillissement, un processus de transformation biologique et social

Pour comprendre comment les personnes âgées adaptent leurs pratiques d'approvisionnement, il convient de s'interroger sur l'expérience du vieillissement. Ce qui nous intéresse ici est d'analyser « le vieillissement individuel situé au niveau microsociologique » (Caradec, 2015, p. 7) en tant que processus de transformation. Selon Barthe et ses collègues (1990), les personnes faisant l'expérience du vieillissement sont confrontées à une série de ruptures auxquelles il faut s'adapter. Les changements vécus peuvent concerner à la fois les conditions de santé, les besoins, mais également les envies, les aspirations et les activités pratiquées. Le vieillissement ne représente pas uniquement un processus biologique de l'avancée en âge, il s'agit également d'un construit social. Afin de rendre compte de l'influence des normes sociales, il convient de s'éloigner de l'approche du vieillissement comme processus individuel et d'aborder l'hétérogénéité des expériences selon différentes caractéristiques sociales, telles que l'ancienne profession ou le genre. Les différentes approches du vieillissement aident à mieux comprendre comment les pratiques de mobilité et d'approvisionnement évoluent avec l'âge.

2.1. On ne naît pas vieux on le devient

Vieillir correspond à une avancée en âge qui commence dès la naissance. Ce qui correspond à la vieillesse, en revanche, ne concerne qu'une partie de la vie, celle qui pourrait être assimilée à la dernière période de la vie (Hummel *et al.*, 2014). Dans le cadre de ce travail de thèse, nous interrogeons plus spécifiquement les pratiques adoptées par des personnes d'un âge avancé en s'intéressant à la fois à leur expérience de la vieillesse et au processus de vieillissement qu'elles traversent. Une pluralité de termes peut être utilisée pour nommer la vieillesse, comme la retraite, le troisième âge, distingué du quatrième âge, ou du grand âge. Cette pluralité se retrouve aussi dans les appellations des personnes qui vivent cette période retraité·es, personnes âgées, aîné·es, sénior·es, vieux et vieilles. Chacun de ces termes peut exprimer des réalités et des expériences différentes ou peut au contraire être entendu comme des synonymes. De multiples approches, dans des champs disciplinaires variés, se sont attachées à définir la vieillesse et caractériser le vieillissement.

2.1.1. *Des approches par les in-capacités pour comprendre les difficultés rencontrées en vieillissant*

La recherche sur le vieillissement a longtemps été dominée par les sciences de la santé. Celles-ci ont alors imposé un point de vue sur ce processus, associé à un déclin ou à une succession de pertes. La définition du vieillissement proposée en biologie le décrit comme un « processus par

lequel un organisme humain subit une série de transformations entraînant la dégénérescence de certaines cellules, ce qui provoque l'affaiblissement et le ralentissement des fonctions vitales et des modifications d'ordre physique, physiologique et psychique »¹². Ces approches de la dégénérescence et de l'affaiblissement se diffusent au sein des conceptions générales du vieillissement caractérisant alors une succession de pertes de capacités physiques et intellectuelles. Si elles traduisent une réalité biologique importante, elles occultent néanmoins la diversité des vieillissements et livrent une vision dépréciatrice de la vieillesse. Les personnes plus âgées sont ainsi désignées par ce qu'elles ne peuvent plus faire, du fait d'une diminution de leur force motrice ou des troubles sensoriels et cognitifs affectant leurs activités quotidiennes. Or, l'affaiblissement décrit n'est pas uniformément proportionnel à l'âge. Il ne concerne pas toutes les personnes, pas au même âge, et pas dans les mêmes proportions. L'un des apports majeurs d'une approche par les incapacités est de mettre en évidence les inégalités des personnes quant au maintien de bonnes conditions de santé en vieillissant (Cambois & Robine, 2001 ; Lalive d'Épinay & Cavalli, 2013). L'indicateur de l'espérance de vie sans incapacité permet de rendre compte du « nombre d'années qu'une personne peut compter vivre sans souffrir d'incapacité dans les gestes du quotidien, compte tenu des conditions sanitaires du moment » (Insee, 2022). L'étude de cet indicateur au prisme des catégories socioprofessionnelles a révélé des écarts importants d'espérance de vie en bonne santé (Cambois & Robine, 2001). En 2001, les ouvrier·ères cumulaient ainsi une espérance de vie plus courte, et une période de vie avec incapacités plus longue que les autres catégories. Par ailleurs, si les femmes ont une espérance de vie plus longue que les hommes en Europe, elles vivent également un plus grand nombre d'années avec des incapacités. À l'échelle européenne, en 2014, l'espérance de vie à 50 ans des femmes sans incapacités est inférieure à celle des hommes dans un tiers des pays, et dans tous les pays, le pourcentage d'années de vie sans limitation d'activité est plus faible pour les femmes que pour les hommes (Cambois & Robine, 2017). De leur côté, Cavalli et Lalive d'Épinay (2013) s'appuient également sur les capacités à réaliser des actes de la vie courante pour caractériser les personnes plus âgées. Ils distinguent ainsi trois catégories : les personnes ayant une dépendance fonctionnelle, c'est-à-dire une incapacité à accomplir les activités quotidiennes, des personnes fragiles pouvant réaliser l'ensemble de ces activités, mais observant des déficiences cognitives, neurologiques et locomotrices, et enfin les personnes indépendantes. Cette typologie permet aux auteurs de souligner « l'extrême diversité » des conditions de santé des personnes âgées, affirmant ainsi « qu'au cours de la vieillesse la santé s'érige en source majeure d'inégalité ».

¹² Définition dans le champ de la biologie proposée par le site du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL), consulté le 02 mars 2024.

2.1.2. *Les approches sociologiques du vieillissement*

Le vieillissement ne peut s'expliquer que du point de vue capacitaire. En effet, vieillir représente également une transformation de l'organisme humain en tant qu'individu social. Les approches sociologiques du vieillissement nous permettent d'affiner la compréhension de ce processus. Les premières études apparaissent aux États-Unis d'Amérique dans les années 1950 et deux mouvements scientifiques développent des visions opposées de ce processus. D'un côté, Havighurst et Albrecht (1953) adoptent une approche positive du vieillissement. Selon eux, la vieillesse correspond à une période d'engagement, une participation volontaire à des activités pour conserver un rôle dans la société après la retraite. Ils développent ainsi la théorie de l'activité (Havighurst & Albrecht, 1953). À l'inverse, Cumming et Henry (1962) approchent le vieillissement comme un processus de désengagement. Dans cette approche, vieillir conduit au renoncement de certaines activités, à une concentration sur soi accompagnée d'une diminution des interactions sociales et donc du rôle social de la personne âgée, qui se désengage de ses responsabilités. Dès les années 1970 et 1980, ces théories sont remises en cause par d'autres chercheurs étatsuniens qui exposent les écueils de ces deux manières de concevoir le vieillissement (Caradec, 2015). D'un côté, la théorie de l'activité considère les personnes âgées comme responsables, faisant le choix de s'investir ou non dans leurs activités. Ainsi, le fait de se retirer d'engagements sociaux n'est attribuable qu'à l'individu, effaçant la responsabilité des structures sociales ou des politiques publiques sur leur participation à la vie sociale. De l'autre, la théorie du désengagement serait une validation de la mise à l'écart des personnes âgées, justifiée par leur volonté de se recentrer sur elles-mêmes.

En France, des approches différentes sont abordées pour analyser la vieillesse et le vieillissement. La notion de déprise, introduite en 1990, domine la sociologie du vieillissement (Caradec, 2018 ; Mallon, 2017). Cette déprise permet de concevoir le vieillissement comme une recomposition des modes de vie avec l'avancée en âge (Barthe *et al.*, 1990 ; Clément *et al.*, 1996). Vieillir conduit à un changement des activités investies, certaines peuvent être remplacées par d'autres. Des activités trop exigeantes physiquement ou cognitivement sont abandonnées pour permettre de conserver celles ayant le plus d'importance (Caradec, 2015). Selon Vincent Caradec, le choix des activités maintenues ou non est un processus actif : les personnes mettant « en œuvre des stratégies d'adaptation de manière à conserver, aussi longtemps que possible, les engagements importants pour elles » (Caradec, 2015, p. 103). L'apport des conceptions de la déprise pour nos travaux est double. Le premier correspond à l'analyse des recompositions des pratiques d'approvisionnement sous l'angle de la déprise : se rendre chaque semaine sur le marché, fréquenter les rues

commerçantes du centre-ville, ou réaliser ses achats à distances sont des activités qui peuvent être réagencées au fil des années. Ces lieux et modes d'approvisionnement peuvent être délaissés au profit de nouveaux plus adaptés. Le second apport est de considérer l'approvisionnement comme faisant partie d'un programme d'activités, ces dernières étant toutes interdépendantes les unes aux autres. Ainsi la modification temporelle ou spatiale de l'une des activités entraîne un changement de l'ensemble du programme et s'accompagne d'une reconfiguration de l'approvisionnement. La nature mais aussi les lieux des activités investies à la vieillesse se transforment, ce qui peut conduire à une évolution des territoires d'approvisionnement.

Au fil des années, le concept de déprise a été critiqué pour son aspect uniformisant dont le préfixe -dé- suggère une baisse des activités en vieillissant. Sa définition a été affinée et précisée, afin de mettre en valeur les enchevêtrements de prises et de (dé)-prises en vieillissant (Clément *et al.*, 2018). La déprise traduit à la fois une « succession de reconversions » des activités sans réduction ; mais également des « réaménagements de l'existence » face aux difficultés conduisant à l'abandon de certaines activités (Caradec, 2015, p. 104). Le concept ainsi défini permet, selon Caradec, de prendre en compte la diversité des processus de vieillissement qui dépend « de l'état de santé et le contexte dans lequel se déroule l'avancée en âge » (*ibid.*, p. 103). L'influence du contexte du vieillissement alors approfondie permet à la notion de déprise d'inclure « les difficultés rencontrées par les vieilles personnes trouvent leur origine dans leur environnement extérieur. » (Caradec 2018, p.143).

La conception de la déprise formulée par Caradec ci-dessus fait converger des approches employées en gérontologie sociale. Ce champ de recherche anglophone s'attache à comprendre « comment la société influence le processus du vieillissement et comment celui-ci, à son tour, influence la société » (Charpentier *et al.*, 2010). L'analyse du vieillissement est replacée dans un contexte spatial, politique, culturel et économique spécifique (Billette & Lavoie, 2010). Il en ressort ainsi une prise en compte de la diversité des vieillissements. De la gérontologie critique émergent des réflexions qui « questionne[nt] les approches entendues du vieillissement et avance[nt] des pistes innovantes pour comprendre le vieillir » (Moulaert, 2012, p. 85) dans une perspective pluridisciplinaire. Plusieurs recherches en gérontologie critique s'intéressent aux évolutions des structures sociales et politiques, ou encore à un aménagement urbain adapté aux conditions d'existence relatives à la vieillesse. D'autres donnent à voir des expériences inégales de la vieillesse. C'est le cas notamment de la gérontologie féministe qui nous invite à prendre en compte les parcours différenciés de l'avancée en âge selon le genre (Perrig-Chiello *et al.*, 2004 ; Quéniart & Charpentier, 2013). Cette littérature livre des clefs à la fois pour analyser les vieillissements dans leur multiplicité et pour

comprendre comment les pratiques d'approvisionnement évoluent au regard des mutations de leur environnement. Les considérations de la gérontologie critique suggèrent alors que les personnes âgées influencent leur environnement en participant à sa transformation. Cette considération alimente notre réflexion sur les stratégies d'adaptation en vieillissant, présentées dans la troisième partie de ce chapitre.

2.2. Une mobilité qui se transforme avec l'avancée en âge

Les différentes conceptions du vieillissement croisent des perspectives biologiques et sociologiques. L'avancée en âge peut ainsi entraîner de nouvelles difficultés pour se déplacer. Comme nous l'avons vu, les incapacités rencontrées ne sont pas uniformément proportionnelles à l'âge et dépendent de nombreux facteurs socio-économiques ainsi que du parcours de vie. En parallèle, vieillir s'accompagne d'une recomposition des emplois du temps et des activités investies, plus ou moins contrainte par les caractéristiques de l'environnement extérieur. Ces changements induits par le vieillissement, qu'ils soient d'origine biologique ou sociale, influencent les pratiques de mobilité et d'approvisionnement.

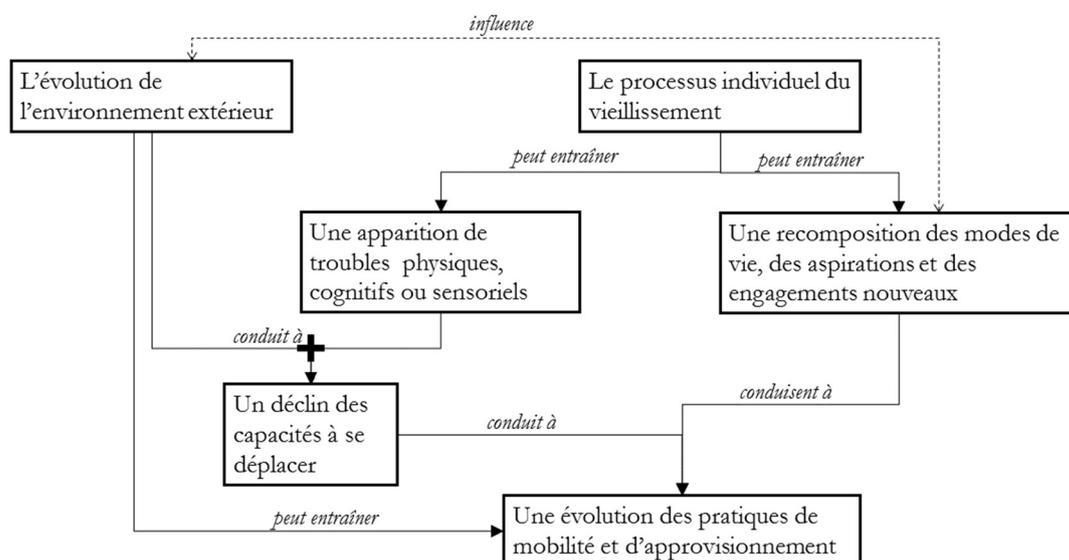
2.2.1. *La mobilité change au gré des transformations des besoins et des préférences*

Plus haut dans ce chapitre, nous avons présenté quelques caractéristiques de la mobilité des personnes âgées. Ce qui nous intéresse ici est de comprendre comment cette mobilité évolue avec le vieillissement. Ce lien entre augmentation de l'âge et diminution de la mobilité physique, exprimée en distance et en nombre de déplacements quotidiens, se retrouve dans la majorité des études sur le sujet. Pochet met ainsi en évidence une diminution du nombre de déplacements et des distances parcourues avec l'âge sur le territoire élargi de l'agglomération grenobloise (2010). Ce constat général ne saurait toutefois suffire à résumer la mobilité à la vieillesse. Tout d'abord, nous l'avons fait remarquer, en considérant les déplacements non liés au travail, la mobilité augmenterait après la retraite jusqu'à 70 ou 80 ans selon les contextes d'analyse (Choo *et al.*, 2016 ; Mackett, 2015 ; Mollenkopf *et al.*, 2017 ; Olawole & Aloba, 2014). C'est bien entre 60 et 75 ans que le nombre de déplacements pour achat quotidien est le plus élevé. De nombreuses recherches soulèvent ainsi les limites de l'âge chronologique comme variable d'analyse des pratiques de mobilité des personnes âgées. Selon Böcker et ses collègues (2017), l'effet de l'âge sur le nombre de déplacements quotidiens des résidentes de Rotterdam âgées de 65 ans et plus n'est pas significatif et d'autres facteurs permettraient de mieux expliquer la mobilité ou l'immobilité des personnes âgées. Les conditions de santé influencent fortement la mobilité physique. Les troubles moteurs, sensoriels et cognitifs peuvent introduire des difficultés à se déplacer et affectent alors le nombre de

déplacements quotidiens (Böcker *et al.*, 2017 ; Choo *et al.*, 2016 ; Luiu *et al.*, 2016 ; Mollenkopf *et al.*, 2017). Chapon et ses collègues (2011) soulignent également une corrélation entre des problèmes cognitifs et une faible mobilité.

L'évolution des emplois du temps s'illustre spatialement par une transformation des pratiques de mobilité. La géographie du temps place la mobilité comme un élément clef de la réalisation du programme d'activité. Hägerstrand (1970) propose une analyse à la fois spatiale et temporelle des emplois du temps individuels. Les programmes d'activités correspondent à un enchaînement d'activités successives permis grâce aux déplacements quotidiens. La mobilité, considérée comme une *demande dérivée* du programme d'activités, évolue lorsque ces dernières sont remplacées par d'autres. La traduction spatiale de la déprise en vieillissant s'observe alors par des évolutions dans la mobilité quotidienne. D'un côté, nous avons relevé que les troubles physiques, cognitifs ou sensoriels peuvent altérer les possibilités de déplacement. Les difficultés peuvent alors contraindre l'arrêt d'une activité lorsqu'il n'est plus possible de s'y rendre. D'un autre côté, se déplacer n'est plus nécessaire si l'activité en question est désinvestie par manque d'intérêt. Les liens entre le processus de vieillissement et l'évolution de la mobilité sont explicités par la Figure 2.

Figure 2 : Les différentes sources d'évolutions des pratiques de mobilité en vieillissant



Réalisation de l'auteurice, 2024.

Que ce soit dû à des difficultés nouvelles à se déplacer ou un changement des envies et activités investies, la mobilité diminue. Dans le premier cas, cette diminution est subie, alors qu'elle est choisie dans l'autre. Aussi, il convient de s'intéresser au sens accordé à ces pratiques. Les travaux de Belton Chevallier et Motte-Baumvol aident à interpréter l'immobilité souvent analysée comme une absence de déplacements (Belton Chevallier, 2015 ; Motte-Baumvol & Belton Chevallier,

2019). En effet, dans certains cas, cette immobilité n'est pas contrainte, mais valorisée par des personnes qui souhaitent rester chez elles sans sortir pendant des périodes de temps, pouvant s'étendre sur plusieurs jours. Au Brésil, Quiroga (2015), souligne la perception positive de résidentes âgées de Recife à ne pas se déplacer, « ainsi, pour les personnes âgées enquêtées, la valorisation de l'espace de proximité et les situations d'immobilité relative observées ne sont pas nécessairement un signe de repli ou d'isolement, ou encore de dégradation des conditions de vie, elles peuvent aussi constituer un facteur de stabilité et de bien-être » (*ibid*, p.8) En France, Motte-Baumvol et Bonin (2018) interprètent la plus grande durée sans se déplacer des personnes retraitées non pas comme une expérience forcée, mais comme le résultat d'une optimisation des emplois du temps, notamment dans les espaces peu denses. Ainsi, la diminution de la fréquence hebdomadaire ou mensuelle des déplacements pour s'approvisionner représente soit une contrainte soit une plus grande liberté. Par ailleurs, le fait de ne pas se déplacer durant plusieurs jours n'implique pas une absence de mobilité pour s'approvisionner dans la mesure où l'approvisionnement peut passer par des canaux virtuels.

2.2.2. *Vers un resserrement des lieux d'approvisionnement autour du domicile*

Qu'elle soit subie ou recherchée, la réduction des distances parcourues entraîne un resserrement du territoire pratiqué autour du domicile. En milieu rural, en France Mallon (2010) met en lumière un resserrement du territoire fréquenté par les personnes autour du domicile pour les personnes qui vieillissent chez elles. Ces mêmes observations reviennent à propos des espaces périurbains des aires de Toulouse, Paris et Marseille (M. Berger *et al.*, 2010) ou dans la banlieue de l'agglomération de Québec (Lord *et al.*, 2009a). Toutefois, ces recherches révèlent l'hétérogénéité des pratiques spatiales qui ne peuvent être résumées à un rétrécissement de l'espace fréquenté (Morel-Brochet & Rougé, 2017). Pour comprendre l'évolution des territoires pratiqués avec l'avancée en âge, Lord et ses collègues (2009) proposent deux critères :

- la dissémination spatiale calculée à partir du nombre de lieux fréquentés ;
- l'étalement spatial de ces lieux, mesuré par rapport à leur distance au domicile.

L'analyse de ces indicateurs leur permet de mettre en évidence que « les déplacements fréquents et près du domicile sont relativement stables ou en augmentation, alors que les déplacements plus rares et plus loin sont en diminution » (Lord *et al.*, 2009a). Chaze (2009) emploie une méthode similaire pour analyser l'évolution des univers d'approvisionnement avec l'avancée en âge. Ces univers s'étendent sur un espace, lui-même décomposé en différentes échelles des commerces fréquentés : du niveau local, soit la petite ville de résidence, au niveau international qui correspond aux achats à l'étranger (pouvant être commandés en ligne). Suivant cette méthode, l'auteur évoque

ainsi un élargissement des univers d'approvisionnement après la retraite, avant leur rétraction plus tardive avec l'avancée en âge.

Une fréquentation plus importante des lieux à proximité du domicile peut alors renforcer l'investissement et parfois l'attachement à l'environnement proche du domicile. Selon Martine Berger et ses collègues, « cette réduction des territoires de la mobilité des personnes âgées induit une appropriation plus forte de l'environnement résidentiel » (Berger *et al.*, 2010, p. 64). Parallèlement, les personnes plus âgées peuvent se retrouver contraintes à se déplacer plus loin lorsque l'offre locale disparaît (Lord *et al.*, 2009a) et que les distances à parcourir en voiture pour rejoindre le commerce le plus proche augmentent (Mallon, 2010).

Le resserrement de l'espace pratiqué s'opère en lien avec une transformation de l'usage de l'automobile en vieillissant. Comme évoqué précédemment, la voiture est le mode de déplacement privilégié chez les personnes plus âgées. Si certaines études étatsuniennes énoncent que les personnes âgées conduisent moins que les plus jeunes (Cao *et al.*, 2010 ; S. Kim & Ulfarsson, 2004), une analyse faite en Australie met en avant un comportement vis-à-vis de la conduite qui, jusqu'à 75 ans, n'évolue pas avec l'âge (Alsnih & Hensher, 2003). Lorsque des troubles moteurs, la force des jambes, ou la perte d'équilibre rendent la marche difficile, la voiture représente un support qui permet de maintenir une mobilité physique. La dépendance à l'automobile s'accroît en vieillissant (*ibid*), notamment au sein des espaces périurbains (Lord & Luxembourg, 2007). Selon Berger (2010) « la voiture permet de faire ce que ne fait plus son propre corps » (p. 9). Suivant ce postulat, renoncer à conduire devient particulièrement contraignant. De nombreux·ses chercheur·ses s'accordent sur le constat des difficultés que pose le renoncement à l'automobile (Burkhardt, 1999 ; Ziegler & Schwanen, 2011), qui induit une faible démotorisation avec l'âge (Rosenbloom, 2001b). L'arrêt de la conduite peut s'avérer être un événement traumatisant (Burkhardt, 1999). Choi et Mezuk (2013) observent ainsi des symptômes dépressifs chez d'ancien·nes conducteur·rices. En effet, dans certaines situations, renoncer à conduire, c'est renoncer à être mobile. Cet événement est d'autant plus compliqué à négocier que les personnes développent un attachement émotionnel et symbolique à leur voiture, associée à un sentiment de liberté, en particulier pour la génération des babyboumeur·euses (Meissonnier, 2023). Cependant, les rapports qu'entretiennent les personnes âgées avec leur véhicule ou la conduite dépendent des caractéristiques à la fois spatiales, mais aussi socio-économiques, notamment le genre (Nordbakke & Schwanen, 2015 ; Scheiner, 2006).

2.3. L'approvisionnement en vieillissant, une évolution hétérogène

La recherche sur l'expérience du vieillissement porte un fort intérêt sur la prise en compte de la pluralité des vieillissements. Cette attention se lit dans les titres de différents ouvrages francophones tels que *Viellir au pluriel* (Charpentier *et al.*, 2010), *La pluralité des vieillesse urbaines* (Pennec, 2005), *Vieillesse et vieillissements : Regards sociologiques* (Hummel *et al.*, 2014), *Les vieillissements sous la loupe. Entre mythes et réalités* (Billette *et al.*, 2018). En 2017, Mallon apporte une analyse réflexive sur les précédentes études du vieillissement en tant qu'expérience individuelle afin de mieux l'appréhender comme une construction sociale. L'autrice met ainsi en avant la pertinence de considérer la classe sociale comme catégorie d'analyse de la vieillesse afin de saisir les situations d'inégalité qu'elle soulève. Sur ce point, l'émergence du concept de la déprise caractérisant le vieillissement comme un processus individuel a progressivement écarté une analyse selon les rapports sociaux de classe, qui était largement employée dans les années 1970 à 1980, lorsque la sociologie était structurée par le structuralisme et le marxisme (Mallon, 2017). Toutefois, depuis cette période, des d'approches unicatégorielles ou intersectionnelles ont permis d'appréhender l'expérience de la vieillesse selon l'ancienne profession, le genre, la génération, la sexualité, ou l'origine ethnique. Ces approches mettent ainsi en lumière la pluralité des expériences du vieillissement et les inégalités économiques, sociales, culturelles qui pèsent sur les conditions de santé ou l'accessibilité. Nous souhaitons dans cette thèse interroger l'influence des variables individuelles, sociales, économiques et territoriales sur les possibilités de maintenir un approvisionnement autonome. Aussi, nous cherchons à comprendre dans quelles mesures ces variables conduisent à des situations d'inégalités en vieillissant.

2.3.1. Analyser la diversité des pratiques de mobilité chez la population âgée

La pluralité des vieillissements se retrouve dans l'activité d'approvisionnement. Elle conduit à la fois à une hétérogénéité des pratiques, mais également à une singularité des expériences vécues lors de l'approvisionnement et des niveaux d'accessibilité différenciées entre les personnes âgées. Pour rendre compte de cette diversité de pratiques de mobilité, Lord et ses collègues (2009) fondent leur analyse sur une typologie de mobilité créée à partir des deux indicateurs d'étalement spatial et de nombre de lieux fréquentés. Pour chaque indicateur, deux niveaux sont distingués : « vaste » ou « limité » et « faible » ou « limité ». À partir de ces variables, les auteurs proposent quatre types de comportements de mobilité des « banlieusards âgés » sur lesquels se concentre leur étude (Lord *et al.*, 2009b, p. 367).

- Le type domocentré correspond à un faible nombre de lieux visités, proche du domicile ;

- Le type pègrinateur s'illustre également par un faible nombre de lieux visités, mais au sein d'un espace plus étendu ;
- Le comportement du type voisinier présente un étalement spatial limité, mais à destination d'un grand nombre de lieux différents ;
- Les hypermobiles quant à eux se déplacent sur une vaste superficie comportant un nombre important de lieux fréquentés.

La conduite d'une étude longitudinale a permis aux auteurs de mettre en avant l'évolution des pratiques de mobilité des personnes vieillissantes entre 1999 et 2006. Trois catégories d'âge¹³ sont distinguées : les jeunes retraités (61 à 70 ans), les séniors (de 70 à 80 ans) et les anciens (de plus de 80 ans). Chacun de ces quatre types de mobilités peut être adopté par chaque catégorie d'âge. Ce résultat met en avant une évolution des pratiques de mobilité qui n'est pas proportionnellement uniforme à l'âge et donne à voir l'hétérogénéité des territoires de la mobilité. Dans cette thèse, nous nous inspirons de cette typologie pour prendre en compte la pluralité des territoires d'approvisionnement des personnes enquêtées.

Les recherches menées sur l'expérience de l'approvisionnement révèlent également des expériences et des aspirations différentes. Ainsi, certaines personnes âgées de plus de 60 ans interrogées par Pettigrew et ses collègues (2017) considèrent que faire des achats peut être perçu comme une activité monotone et non inspirante. De leur côté Bart et Anteblian (2010) notent que, parmi les personnes âgées rencontrées dans le cadre de leur enquête, celles qui trouvent les courses ennuyeuses sont celles qui déclarent des problèmes de santé contraignant l'approvisionnement. Parallèlement, certaines apprécient cette activité, jugée utile au maintien des relations sociales lorsque d'autres estiment peu importantes les interactions sociales qui se déroulent au sein des commerces (Hare, 2023). Plusieurs personnes se saisissent des courses comme d'une occasion de se promener (Bart & Anteblian, 2010), notamment en milieu urbain lorsqu'il est possible de rejoindre les commerces en marchant. D'autres encore perçoivent les courses comme une activité stimulante à travers le choix des produits notamment (*ibid*). Dans cette thèse nous essayons ainsi de comprendre la valeur attribuée à l'approvisionnement et ce qu'il représente dans le quotidien des personnes âgées. Dans leur étude menée au Japon dans la région de Kantō principalement urbaine, mais comprenant également des espaces ruraux, Ishikawa et Fukushige, (2015) relèvent que la satisfaction dans l'offre commerciale varie en fonction du niveau de revenu des ménages. Les auteurs lient également ces enjeux à l'accès aux commerces. Définie dans l'introduction générale de cette thèse, l'accessibilité paraît appropriée pour mettre en évidence des situations d'inégalités (Fol & Gallez, 2017). Ce concept permet en effet d'évaluer les écarts de nombre de

¹³ Les âges donnés valent pour l'année 2006. Les groupes avaient 6 ans de moins au début de l'étude en 1999.

points d'approvisionnement potentiellement accessibles entre les personnes âgées, selon leurs propres expériences du vieillissement et leur environnement de résidence. Les caractéristiques territoriales, telles que l'offre commerciale, ou les services de mobilités, ou encore les caractéristiques individuelles influencent le niveau d'accessibilité et relèvent donc de situations d'inégalités. La dimension temporelle est également intégrée dans la conceptualisation de l'accessibilité (Geurs & van Wee, 2004). Le caractère accessible ou non d'un point d'approvisionnement dépend de l'adéquation d'une multitude de variables avec l'emploi du temps des individus. Parmi ces variables, nous pouvons citer les horaires et jours d'ouverture, le niveau d'affluence et de fréquentation ainsi que la possibilité de commandes ou de retrait des produits. Nous interrogeons alors la cohérence temporelle des différentes formes d'approvisionnement avec les besoins des personnes vieillissantes. De multiples recherches se sont emparées du concept d'accessibilité comme un outil d'analyse. Sont mises en avant les inégalités entre les personnes âgées et les plus jeunes (Hare, 2003 ; Kohijoki, 2011) et l'influence de la perte d'accessibilité sur le renoncement aux activités (Riom *et al.*, 2018). D'autres s'intéressent aux différents niveaux d'accessibilité au sein de la population âgée. Elles mettent en avant l'influence de niveaux d'accessibilité différents selon les caractéristiques individuelles telles que la motorisation (Ariza-Álvarez *et al.*, 2019), la possession de permis de conduire notamment en milieu rural (Ranković Plazinić & Jović, 2018), l'âge (Ariza-Álvarez *et al.*, 2019), le genre (S. Kim, 2011 ; Scheiner, 2006), les conditions de santé (Böcker *et al.*, 2017 ; Ishikawa & Fukushige, 2015), le niveau d'éducation ou l'ethnicité (Böcker *et al.*, 2017). L'accessibilité dépend également du contexte urbain de résidence (Siren & Hakamies-Blomqvist, 2005) et son aménagement (Chibane, 2018), notamment pour les déplacements en transports publics (Hess, 2012) et l'accessibilité piétonne (Cao *et al.*, 2010 ; Negron-Poblete *et al.*, 2016). Concernant l'accès aux formes de vente en ligne, l'influence des caractéristiques individuelles telles que l'ancienne profession, le niveau de revenu, le genre ou l'âge est plus controversée et varie selon les études (Laroutis *et al.*, 2021).

2.3.2. *Le genre façonne les pratiques d'approvisionnement tout au long de la vie*

Les femmes et les hommes âgés n'ont pas le même niveau d'opportunités et de points d'approvisionnement potentiellement accessibles. En effet, le genre façonne la mobilité (S. Hanson, 2010 ; Law, 1999), mais également l'expérience du vieillissement (Calasanti & King, 2022 ; Caradec, 2012). Les différenciations genrées des pratiques évoluent au fil du temps et les évolutions sociales de ces dernières décennies révèlent une forte influence de la génération. Cependant, « si les inégalités se déplacent ou se recomposent, elles ne disparaissent pas » (Bozon *et al.*, 2018, p. 87). Dans cette thèse, l'emploi du concept de genre sert de grille de lecture (Biarrotte, 2021 ; Bozon *et*

al., 2018 ; Scott *et al.*, 1998) pour analyser les stratégies d'approvisionnement adoptées par les femmes et les hommes. Une analyse croisée des effets du genre et de l'âge (Rennes, 2020b) semble particulièrement pertinente pour mettre en évidence, et comprendre, comment se construisent les inégalités de genre quant aux possibilités de s'adapter et aux ressources disponibles à la vieillesse pour maintenir un approvisionnement autonome. Nous nous nourrissons de différentes approches pour mieux comprendre les enjeux liés à l'approvisionnement : celles croisant le genre et le vieillissement et celles croisant le genre et la mobilité.

En 2011, lors du colloque « Genre et parcours de vie : enfance, adolescence, vieillesse » à Nancy de nombreux enjeux d'une analyse conjointe du genre et du vieillissement sont posés. À l'occasion de ce colloque, Legrand et Voléry (2012) présentent les difficultés pour la sociologie du genre à s'intéresser au vieillissement. D'une part, les études de genre semblent rencontrer des difficultés théoriques pour analyser les processus genrés du vieillissement et de la vieillesse. En effet, les postures féministes prennent de la distance par rapport aux approches naturalistes, fondées sur des différences biologiques, pour analyser les inégalités entre les femmes et les hommes comme l'expression de rapports sociaux déséquilibrés. Or, appréhender les transformations du corps et les capacités physiques en tant que processus biologique semble nécessaire pour comprendre le vieillissement (Membrado, 2013). L'étanchéité d'une approche naturaliste avec les approches féministes conduit Charrel (2021) à définir le vieillissement comme un grand impensé du féminisme. Membrado (2013) de son côté, dénonce un déni d'intérêt pour les vieilles femmes, les recherches féministes de l'époque s'intéressant principalement aux inégalités face à l'emploi. D'autre part, en sociologie du vieillissement, la question du genre a longtemps été abordée à la marge. Les premières études sur le vieillissement considèrent alors le sexe comme variable d'analyse et portent principalement sur les inégalités face au déclin des conditions de santé (Attias-Donfut, 2001 ; Lalive d'Épinay & Cavalli, 2013), aux inégalités sociales et économiques (Chenu, 2001) et aux activités du *care* (Pennec, 2002), les femmes étant majoritairement concernées par la vieillesse et par l'accompagnement du vieillissement (Perrig-Chiello *et al.*, 2004).

Encadré 1 : Définir le *care*

Le *care* est une notion multiforme et complexe à définir recouvrant un champ immense (Noël-Hureaux, 2015 ; Tronto, 2008). Dans cette thèse nous faisons référence au *care* en tant que souci de l'autre, l'attention et le soin portés aux autres (Molinier *et al.*, 2009). Issues des travaux de Gilligan (1982), de premières conceptualisations appréhendent le *care* comme « capacité à prendre soin d'autrui » (p.37). Selon l'autrice, l'éthique du *care* s'inscrit dans une logique de valorisation des relations interpersonnelles essentielles au développement des interactions sociales (Zielinski, 2010). Elle se traduit par une réponse apportée aux besoins identifiés d'une autre personne ou d'un autre groupe (Troton, 2008). Les activités du *care* rassemblent ainsi le travail domestique de soin d'éducation, de soutien ou d'assistance (porté aux enfants, aux parents âgés, etc.), rémunéré ou non, effectué au sein de son foyer ou pour des personnes extérieures. Les théories du *care* s'inscrivent dès leur origine dans une perspective féministe dans la mesure où « ces activités sont, dans les sociétés occidentales, réalisées de façon privilégiée par les femmes, mais pas par toutes, ou par certaines personnes appartenant à des catégories subalternes ». (Molinier *et al.*, 2009, p. 8). L'éthique du *care* permet de révéler l'importance des soins et de l'attention portés aux autres et de mettre en avant le travail qui en découle, « socialement et moralement dévalorisé » (Paperman, 2010, p. 54)

Depuis les années 2010, des travaux français investissent la dimension du genre pour étudier la vieillesse. Plus récemment, les travaux de la sociologue Rennes (2019, 2020a, 2020b) enrichissent la recherche française en croisant ces deux champs. La chercheuse propose une analyse à l'intersection du genre et de l'âge pour mettre en avant différentes formes de discriminations à l'encontre des femmes selon leur âge (Rennes, 2020a). Elle propose ainsi une approche s'inspirant des théories matérialistes qui portent sur les rapports de classe ou de genre tout en précisant que les relations d'âge ne peuvent se prêter complètement à une analyse des rapports entre catégories d'âge comme groupes sociaux hiérarchisés (*ibid*). Cela tient à ce qu'il n'existe pas de classe d'âge défini pour caractériser les jeunes, les vieilles et vieux, une personne pouvant simultanément être catégorisée comme trop jeune ou trop vieille selon la situation. Cette approche est particulièrement inspirante pour notre thèse puisqu'elle propose une analyse conjointe des effets de l'âge et du genre, s'éloignant des stéréotypes associés à chacune pour comprendre les effets de l'intersection de ces deux catégories.

La recherche anglophone de son côté hérite d'une expérience plus grande des approches féministes du vieillissement. Les recherches portaient alors sur la vieillesse et le vieillissement des femmes âgées¹⁴ jusqu'alors marginalisés par l'abondance des recherches sur un vieillissement masculin

¹⁴ En témoigne le premier volume du Journal *Women and Aging en 1989*.

considéré comme l'expérience universelle du vieillissement. Dans un premier temps, ces études s'intéressent davantage à une vieillesse féminine plutôt qu'à la compréhension des évolutions des normes de genre masculines et féminines en vieillissant. Puis la gérontologie critique féministe se développe pour porter un regard particulier sur les facteurs socio-économiques qui façonnent l'expérience du vieillissement (Freixas *et al.*, 2012). Les chercheuses s'intéressent alors aux inégalités de genre à la vieillesse (Calasanti & King, 2022). Elles considèrent les différences de socialisation entre les femmes et les hommes comme génératrices d'expériences plurielles du vieillissement (Charpentier & Quéniart, 2001) et s'attachent à déconstruire les stéréotypes et les injonctions associés à la vieillesse d'un côté et au fait d'être une femme de l'autre. Elles cherchent à comprendre dans quelle mesure vieillir permet de s'affranchir de certaines exigences associées à l'esthétisme et au travail des corps, notamment le travail reproductif, ou à l'inverse, dans quelle mesure les normes de genres se retrouvent renforcées en vieillissant. À l'exception de quelques travaux anglophone (Mitra *et al.*, 2021 ; Nordbakke, 2013 ; Rosenbloom, 2004), peu de recherches en France croisent, à notre connaissance, des approches issues des théories féministes et de la sociologie du vieillissement pour analyser les expériences et les pratiques de la mobilité quotidienne et d'approvisionnement.

Les effets de l'âge et du genre sur la mobilité sont éclairés au regard de la génération (Vinel, 2017). Avant la Seconde Guerre mondiale, l'usage de l'automobile reste marginal au sein des ménages français. C'est à partir de la seconde moitié du 20^e siècle que le passage du permis de conduire se démocratise. À partir de là, d'année en année, la part des titulaires du permis parmi les personnes majeures augmente. Il réside dans cette diffusion, un effet générationnel : « le taux de permis augmente à chaque âge pour chaque nouvelle génération » (Roux, 2012, p. 159), notamment entre les générations plus anciennes. Or, cette diffusion reste principalement masculine (Blum, 2004 ; Demoli, 2014 ; Roux, 2012). En 1973, si environ 70 % des hommes majeurs détiennent le permis, les femmes quant à elles sont moins d'un tiers à en être détentrices. De plus, avoir le droit de conduire ne signifie pas nécessairement conduire. Des écarts quant à l'usage de la voiture familiale existent au sein des couples (Demoli, 2014). Jusque dans les années 1980, les femmes des ménages mono-motorisés sont très peu à être conductrices principales du véhicule. Les personnes, aujourd'hui âgées de plus de 80 ans, ont ainsi vécu leur jeunesse dans une période où la conduite féminine n'était pas généralisée. Ainsi, les femmes plus âgées conduisent aujourd'hui moins que les hommes du même âge, selon la répartition modale des déplacements recensés dans l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP, 2019). Une explication de cette plus faible part de la conduite chez les femmes plus âgées s'explique en partie par une diffusion plus tardive du permis au sein de la

population féminine ainsi qu'à une socialisation différenciée à la voiture. C'est la plus grande socialisation à l'automobile notamment pour la génération des babyboumeuses et les suivantes (Demoli, 2014) qui pourrait expliquer le rattrapage aujourd'hui observé de la conduite automobile des femmes pour les générations actives.

L'usage plus conséquent de l'automobile au sein de la population féminine ne gomme pas entièrement les différences observées dans les pratiques de mobilité à la vieillesse. Les processus de régulation de la conduite en vieillissant prennent des formes différenciées selon le genre. Ainsi, comparées aux hommes, les femmes se restreignent davantage à prendre le volant, et cela à des âges plus précoces (Hanson, 2010 ; Lafont *et al.*, 2016 ; Marie Dit Asse *et al.*, 2014 ; Rosenbloom, 2006a). Dans sa thèse, Marie Dit Asse (2015) rapporte que les femmes adaptent leurs déplacements automobiles, conduisent sur de plus courtes distances et renoncent plus tôt à la conduite que les hommes. Les troubles cognitifs affectent différemment la décision de continuer à conduire ou de renoncer chez les femmes et chez les hommes. Les troubles de la mémoire, de la vision, un temps de réflexion qui augmente, une faible attention sont autant de facteurs qui influencent le renoncement à la conduire pour les femmes, tandis que chez les hommes, seuls les deux premiers sont significatifs. Ainsi, chez les personnes déclarant des incapacités à réaliser seule certaines activités du quotidien, les femmes sont 1 % à conduire régulièrement, contre 10 % pour les hommes.

Ces différences quant au renoncement à la conduite se retrouvent également au Danemark où le permis doit être renouvelé à 70 ans. Si la majorité des personnes de 70 ans demande un renouvellement, les femmes sont plus nombreuses à s'abstenir (Siren & Haustein, 2016). Ainsi dans les territoires de dépendance à l'automobile, les femmes plus âgées seraient plus contrariées que les hommes dans leur mobilité pour achats. Pour autant, au sein des ménages et notamment des couples hétérosexuels, ce sont bien souvent les femmes qui sont en charge de l'approvisionnement, résultat d'une division inégalitaire du travail entre les femmes et les hommes.

La division traditionnelle du travail se réfère à une répartition des rôles et des tâches entre les femmes et les hommes. Selon cette distinction des rôles sociaux, ces derniers, pourvoyeurs de revenus, assurent un travail rémunéré pour apporter les ressources économiques nécessaires à la vie du ménage. D'un autre côté, la gestion du foyer, notamment les charges ménagères, relève de normes dites féminines. Ce n'est qu'à partir des années 1970 que l'ensemble de ce qui était considéré jusqu'alors des *activités ou charges* domestiques est reconnu comme un travail (Dussuet, 2017). Les féministes opposent alors le travail productif associé aux valeurs masculines qui vise à produire et génère un salaire au travail re-productif, assigné aux femmes et non rémunéré, qui

rassemble les activités nécessaires à la reproduction, telles que le soin apporter aux enfants, la prise de rendez-vous médicaux pour l'ensemble du ménage, le fait de faire les courses ou encore de s'occuper d'un parent âgé (Delphy, 1980). La division du travail s'illustre à travers des écarts de temps consacrés aux différentes tâches domestiques et dans les responsabilités et la charge organisationnelle. Si cette répartition genrée du travail productif et reproductif tend vers plus d'équilibre depuis quelques années (Kandil & Périvier, 2021)¹⁵, les personnes plus âgées de la société actuelle sont les héritières d'une « période où la discrimination envers les femmes était marquée » (Lalive d'Épinay & Cavalli, 2013, p. 53). Dans les années 1960 en France, les femmes représentaient un tiers de la population active (Maruani & Meron, 2013). Cette part a largement évolué au cours des dernières décennies, passant à 43 % en 1985 puis 48,5 % en 2020. Toutefois, les personnes âgées de plus de 75 ans aujourd'hui, qui avaient entre 30 et 40 ans en 1975, ont vécu à une époque où moins de la moitié des femmes européennes en âge de travailler occupaient un emploi (*ibid*). Concernant le travail domestique, en 1986, les femmes y consacrent 15 heures de plus par semaine que les hommes (Roy, 1989). La mobilité associée à ces tâches est donc majoritairement assurée par les femmes. Dans notre recherche, nous considérons la mobilité pour l'approvisionnement comme une mobilité du travail domestique (Coutras, 1997 ; Cerdà Beneito et al., 2023) sur laquelle s'exercent des différenciations genrées importantes.

Un pan de la littérature relève une ambivalence des achats en tant qu'activité exécutée en dehors de la sphère domestique. D'une part, en tant que travail domestique, l'approvisionnement est assigné aux femmes du foyer. Historiquement, la féminisation de la consommation s'est accompagnée d'une délégitimation de cette activité considérée dès lors comme secondaire, voire peu digne (Ducourant & Perrin-Heredia, 2019b). En outre, les activités tournées vers l'extérieur sont davantage inhérentes à des rôles considérés comme masculins, à la différence du domicile qui serait un environnement féminin. De ce caractère particulier résulte une prise en charge moins inégalitaire de l'approvisionnement en termes de temps passé entre les femmes et les hommes (Chenu, 2001), soit respectivement 35min et 28min par jour en 2010 (Brousse *et al.*, 2015). Une distinction genrée s'opère également quant à la nature des achats effectués, les temporalités et les représentations liées à l'approvisionnement (Rémy & Rémy, 2012). Les achats *masculins* relèveraient davantage d'une activité de loisir, comme faire le marché à la recherche de produits spécifiques et originaux. Les femmes quant à elles ont la charge de l'approvisionnement quotidien (Pernot, 2021). Le caractère genré de l'activité d'approvisionnement nécessite alors de s'intéresser plus

¹⁵ La littérature souligne toutefois que la féminisation du marché du travail s'accompagne davantage d'une double charge pour les femmes, assurant travail productif et reproductif, qu'un rééquilibrage des activités au sein des couples hétérosexuels.

spécifiquement à cette dimension pour analyser les pratiques à la vieillesse. Les recherches croisant le genre et le vieillissement nous donnent des outils que nous mobilisons dans le cadre de notre thèse.

Le croisement des littératures anglophone et française nous éclaire sur l'importance du genre pour analyser les pratiques d'approvisionnement au grand âge. Nous nous intéressons alors aux inégalités de ressources entre les femmes et les hommes plus âgés pour s'adapter aux transformations de leurs territoires ou se saisir de nouvelles possibilités d'approvisionnement. Nous interrogeons également les évolutions des normes de genre dans l'approvisionnement en vieillissant. Une analyse menée notamment au sein de couples permet de comprendre comment cette activité est repensée à la vieillesse.

Au terme de cette revue de littérature, les travaux sur la diversité des expériences du vieillissement nous conduisent à formuler l'hypothèse suivante : les pratiques d'approvisionnement adoptées en vieillissant dépendent du contexte de résidence, des caractéristiques individuelles ainsi que des trajectoires biographiques. Il en résulte des situations d'inégalités, notamment d'inégalités de genre quant aux possibilités de s'adapter aux transformations.

3. Comprendre les liens entre l'évolution de l'environnement des personnes plus âgées et les processus de vieillissement

3.1. L'environnement extérieur, un déterminant majeur de l'expérience du vieillissement

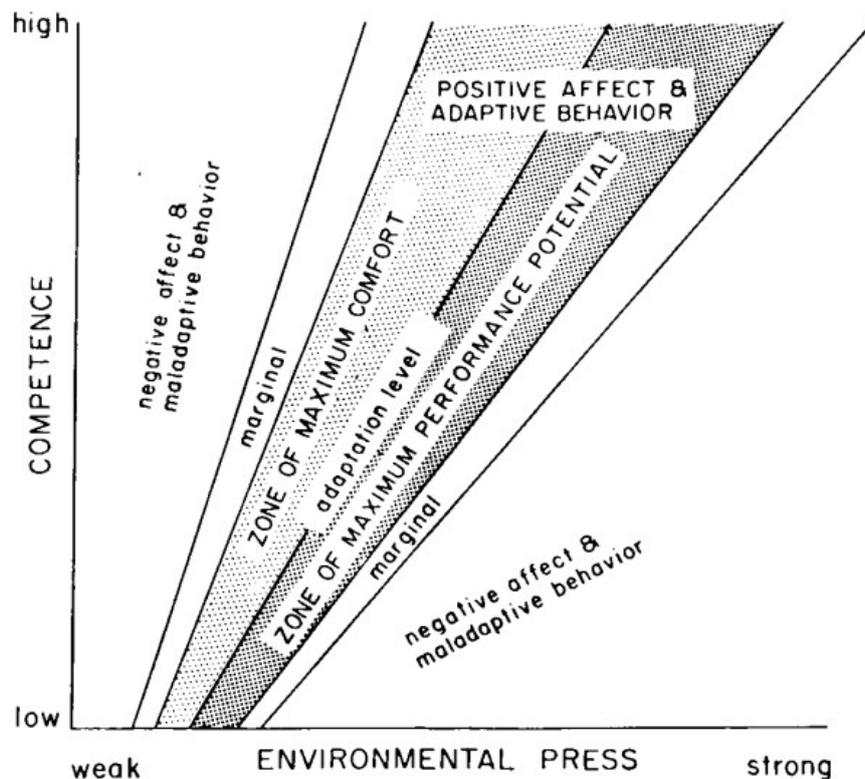
3.1.1. *Des premières théories de l'écologie du vieillissement à la gérontologie environnementale*

En 1973 aux États-Unis, Lawton et Nahemow font le constat d'une double transformation des territoires induite par le vieillissement de la population et les transformations urbaines. Les auteur·rices proposent une première conceptualisation de l'interaction de ces deux processus, en tant qu'écologie du vieillissement (Lawton & Nahemow, 1973). Lawton (1980) considère ainsi que « non seulement les personnes et leur environnement sont inextricablement liés, mais que chaque changement est en interaction constante avec le changement de l'autre »¹⁶ (p. 171). Des compétences individuelles spécifiques (capacités, ou ressources financières) sont sollicitées pour qu'une personne puisse faire face aux changements urbains, associés à une pression environnementale. Leur modèle (Figure 3) précise des zones de compatibilité et d'incompatibilité

¹⁶ Traduit de l'anglais.

de ces deux composantes : compétences et pression environnementale. Lorsque les compétences individuelles d'une personne sont suffisantes, cette dernière est en mesure de s'adapter aux évolutions de l'environnement urbain. Dans le cas où les compétences seraient trop faibles, les changements ne pourraient être supportés. Selon cette conceptualisation, il serait plus difficile de s'adapter aux transformations survenues dans l'environnement extérieur pour les personnes qui, en vieillissant, connaissent un déclin de leurs capacités physiques ou cognitives. L'interprétation de ce modèle conduit ses auteurs à souligner les effets négatifs des changements extérieurs sur la population plus âgée. Mais cette vision a été rapidement dépassée.

Figure 3 : L'écologie du vieillissement selon Lawton et Nahemow



Source : Lawton et Nahemow, 1973 (Copyright by the American Psychological Association).

Dans la suite de ses travaux, Lawton (1980) précise la nature des interactions entre les personnes vieillissantes et leur environnement. Ces interactions ne sont plus considérées de manière unilatérale comme une réponse des personnes face aux changements de l'environnement, mais s'opèrent dans les deux sens. L'auteur considère ainsi qu'une personne peut être à l'initiative du changement : façonner son environnement extérieur, ou changer de contexte résidentiel. Les travaux de Lawton ont grandement contribué à rendre compte de l'influence de l'environnement

extérieur pour la compréhension de l'expérience du vieillissement (Wahl & Weisman, 2003) dont nous nous inspirons dans cette thèse. Ils éclairent également le rôle d'initiation ou la posture active des personnes vieillissantes sur leur environnement (Lawton, 1985). Ils contiennent cependant plusieurs limites. À ce titre, Kahana et ses collègues (2003) énoncent que la vision proposée par ce modèle, centrée sur les capacités individuelles, ne permet pas de prendre en compte la part de subjectivité des personnes et leurs perceptions des changements à l'œuvre dans leur environnement urbain.

Dans un contexte de nombreuses transformations urbaines aux États-Unis (Zube & Sell, 1986) reprennent de précédents travaux sur l'adaptation aux changements pour en proposer un modèle général (Sell & Zube, 1986). Les auteurs accordent une place importante aux perceptions humaines des transformations à l'œuvre dans leur environnement. En différenciant plusieurs types de changements, en milieu rural et urbain, ils mettent en lumière les convergences et divergences des points de vue des résident·es selon la nature des transformations (Zube *et al.*, 1982). L'amplitude, la proximité, la rapidité de l'évolution ainsi que le contexte environnemental du changement influencent sa perception par les habitant·es. La perception du changement relève également d'une dimension affective. Elle dépend des caractéristiques sociodémographiques et guide les réponses adoptées en retour. Les représentations associées aux évolutions à l'œuvre orientent alors les réponses ou réactions (Sell & Zube, 1986). Ces recherches sont reprises et affinées par la contribution de Bentley (2004) dans l'ouvrage « *Urban Transformations: Power, People and Urban Design* ». Selon lui, les différences culturelles et le rapport qu'entretiennent les habitant·es avec leur ville conduisent à des réactions variables face à une transformation urbaine. L'évaluation individuelle du changement dépend de l'expérience des usager·ères, de leurs désirs et aspirations, des nouvelles contraintes ou opportunités apportées par la transformation, des ressources internes et externes qui peuvent être mobilisées pour se saisir des opportunités ou contourner les contraintes. Dans le cadre de notre thèse, nous accordons ainsi une importance particulière aux préférences et aux représentations des personnes âgées (Aitken, 1990 ; Kahana *et al.*, 2003) afin de mieux comprendre leurs perceptions et adaptations aux changements qui modifient leurs pratiques d'approvisionnement.

Les travaux issus de la gérontologie environnementale se saisissent de ces enjeux. Ce champ scientifique s'articule autour des interactions entre une personne âgée et son environnement, en ne considérant plus uniquement ses compétences, mais prenant en compte ses besoins, intégrant les aspects physiques, sociaux, culturels et l'environnement (Phillips *et al.*, 2010). En ce sens, les recherches s'inscrivent dans la lignée des travaux de Lawton et ses collègues considérés comme

pionniers de la gérontologie environnementale (Wahl & Weisman, 2003) à laquelle est intégrée la prise en compte des besoins et préférences des personnes plus âgées. Les chercheurs et chercheuses de cette sous-discipline insistent sur la dimension pluridisciplinaire de leur champ d'études en déclinant le terme d'environnement sous des aspects très variés. Peuvent ainsi être compris comme *environnement*, la composition du ménage, le logement et son mode d'occupation, la nature et l'influence des transformations du lieu de vie, l'influence du voisinage, les caractéristiques du quartier, les services sociaux et d'accompagnement du vieillissement (Simard, 2021 ; Wahl *et al.*, 2012 ; Wahl & Weisman, 2003). L'environnement considéré se situe à différentes échelles : celles du logement, du quartier, de la ville ou d'une région. Dans le cadre de cette thèse, nous nous concentrons sur différents aspects de l'environnement.

- Notre attention porte principalement sur l'environnement physique, la répartition spatiale de l'offre commerciale, ses conditions d'accès, les services de mobilités présents, cela à différentes échelles spatiales du territoire d'approvisionnement, allant de la commune de résidence au centre-ville de l'agglomération. Dans cette perspective, notre recherche s'inscrit dans la lignée des travaux de Simard (2021) qui s'appuie sur le modèle de gérontologie environnementale afin d'étudier les stratégies organisationnelles déployées face à l'érosion des services de proximité en milieu rural. Dans notre recherche doctorale, l'espace virtuel est également associé à ces considérations.
- Dans notre analyse, l'environnement social intègre aussi bien le voisinage, les pratiques des nouvelles résident·es, que l'entourage proche et les membres de ménage. Nous considérons également les normes sociales, notamment les normes de genre et leurs évolutions comme partie intégrante de l'environnement dans lequel évoluent les personnes vieillissantes. Enfin les services d'aide et d'accompagnement du vieillissement proposés aux personnes sont également intégrés à nos réflexions.

3.1.2. *Le concept « d'exclusion » pour caractériser les interactions entre vieillissement et environnement*

La gérontologie environnementale, qui se positionne dans une perspective critique de la gérontologie, vise à valoriser les objets et méthodes originales ou marginales (Moulaert, 2012) et éclairer sur les inégalités à la vieillesse en sus de la diversité des vieillissements. Différents concepts sont alors employés pour mettre en lumière des situations inégales entre les personnes âgées face aux évolutions de l'environnement, telle que l'exclusion sociale (ou territoriale). Phillips et ses collègues (2010) définissent l'exclusion sociale comme un « sentiment ou une situation dans laquelle se considère un individu lorsqu'il se retrouve progressivement coupé, marginalisé de la société

dominante » (p. 190). Les autrices orientent leurs propos sur la mise à l'écart d'une personne ou d'un groupe de personnes par rapport à une population aux normes dominantes. La proposition de Billette et ses collègues (2012) met l'accent sur la dévalorisation des personnes considérant l'exclusion comme « un processus de non-reconnaissance et de privation de droits et de ressources, à l'encontre de certains segments de la population, qui se réalise à travers des rapports de force entre groupes aux visions et aux intérêts divergents » (*ibid*, p.15). Considérer l'exclusion comme un processus et non un état met en avant son caractère progressif et réversible sans assigner les personnes à un statut de personne exclue, ou de victime. Selon ces auteur·rices, l'exclusion peut s'opérer dans diverses sphères interconnectées, elle peut être symbolique, identitaire, sociopolitique, institutionnelle, économique, sociale et territoriale.

Différentes études ont analysé les effets des transformations urbaines et sociales sur l'expérience du vieillissement en explicitant les processus d'exclusion subie par une partie des personnes âgées. À une échelle globale, Phillipson, (2003, 2007) s'est intéressé aux effets de la mondialisation en tant que processus d'intensification et de renouvellement des liens et des relations entre les individus ou groupes d'individus entre différentes nations. L'auteur suggère que la mondialisation entraîne une complexification des relations, une atténuation des liens de solidarité à l'échelle locale ainsi que de nouvelles opportunités de mobilités et de migrations pour les personnes âgées. Il propose alors de distinguer des personnes *élues*, pouvant bénéficier d'une ouverture des champs des possibles résidentiels permise par la mondialisation, et des personnes *exclues*, ne pouvant tirer profit des effets de la mondialisation. Ces dernières se retrouvent dans l'impossibilité de déménager, assignées dans un quartier, qui, lorsqu'ils mutent, ne correspond plus à ce qu'elles ont connu et apprécié. Sur ce point, Phillipson met en lumière le sentiment d'être étranger·ère dans son quartier. Si cette approche dualiste livre une vision simplifiée de la diversité des expériences du vieillissement, elle permet de mettre en avant la capacité des personnes à s'adapter ou non aux transformations de leur environnement, ainsi que des inégalités entre personnes vieillissantes. À une échelle plus locale, l'étude d'un quartier gentrifié de Montréal (Lavoie *et al.*, 2011) met en lumière les effets de la transformation urbaine des résident·es âgé·es. Si une partie de ces dernier·ères ne perçoivent aucun changement lié à la gentrification, d'autres apprécient la revitalisation des commerces ainsi que l'arrivée d'une nouvelle population qui assure le maintien des activités sociales ou de culte. Leurs habitudes changent pour s'insérer pleinement dans les pratiques du nouveau quartier. En revanche, une partie de population âgée, celle qui dispose de revenus modestes, déplore la fermeture de commerces ou de clubs de troisième âge, mais également l'augmentation du niveau de vie qu'elles peinent à suivre. Ce travail donne à voir à la fois des situations hétérogènes face aux changements,

mais également un processus d'exclusion d'une part des habitant·es âgé·es au sein même de leur quartier, connu et fréquenté.

Les recherches mentionnées ci-avant soulignent le rôle prépondérant de l'aménagement et de l'environnement physique dans le processus d'inclusion ou d'exclusion territoriale des personnes âgées (Scharf & Keating, 2012). Au sein de cette thèse, ces réflexions aident à comprendre comment les transformations dans l'environnement extérieur contribuent à mettre à l'écart, voire à priver d'accès certaines personnes âgées d'une offre commerciale.

3.1.3. *L'environnement extérieur au cœur des théories de la production du handicap et des capacités*

L'idée selon laquelle les transformations de l'environnement des personnes sont vectrices d'exclusion rejoint les théories utilisées dans le champ du handicap (Wiebe, 2018). Les études en géographie du handicap (*geographies of disability*) aux États-Unis, apportent de nouvelles réflexions sur les processus d'exclusion des personnes, notamment sur l'exclusion spatiale. Elles proposent de dépasser un modèle biologique selon lequel le handicap est perçu comme une déficience par un modèle social, intégrant le contexte extérieur (Rapegno & Popescu, 2020). Ce modèle social replace l'individu au sein d'un environnement particulier, soumis à des structures sociales. Il permet d'interroger les interactions entre les personnes et leur environnement pour identifier les obstacles environnementaux à la réalisation d'une activité. Fougeyrollas et Roy (1996) évoquent ainsi les processus de production du handicap. Une situation de handicap est produite par un environnement non adapté aux caractéristiques d'une personne lorsque celle-ci sont considérées comme dérogeant à ce qui est admis comme une norme, soit les caractéristiques d'une personne valide. Pour reprendre les termes de (Escuriat, 2020) « la personne porteuse de ses propres caractéristiques forme un système avec son environnement responsable de sa situation de handicap, de l'exclusion et de la discrimination de l'individu » (p. 47).

Le passage d'un modèle biologique vers un modèle social dans la manière de concevoir le handicap est un support pour redéfinir l'accessibilité (Reichhart, 2020). L'appréhension biomédicale du handicap, qui se caractérise par des déficiences psychologiques ou anatomiques, place les incapacités individuelles au centre des considérations. Dans ce cas, l'amélioration de l'accessibilité des personnes passe par une réponse individuelle, c'est-à-dire par l'équipement des personnes pour qu'elles puissent s'adapter à l'environnement dans lequel elles souhaitent évoluer (Larrouy, 2011). En revanche, dans l'approche sociale du handicap, ce ne sont plus les capacités individuelles des personnes qui sont considérées comme des obstacles, mais bien l'environnement au sein duquel elles souhaitent avancer. Avec ce changement de paradigme, ce sont désormais aux structures

sociales et spatiales de changer afin de garantir une meilleure accessibilité à toutes les personnes, indépendamment de leurs caractéristiques individuelles. C'est dans cette seconde perspective que s'inscrit notre recherche. Nous considérons que la perte d'accessibilité des personnes âgées n'est pas le fruit d'une incapacité des personnes à être mobile, mais d'une inadéquation de l'offre à leurs besoins. Les capacités des personnes peuvent ainsi être interprétées comme le résultat d'une (in)adéquation des troubles physiques, cognitifs et sensoriels avec un environnement (in)hospitalier (Blanc, 2015).

Nous considérons ainsi que l'environnement peut être source d'inégalités dans la mesure où il peut produire des capacités différentes selon les caractéristiques individuelles. Dans une perspective de justice, les approches développées dans le champ du handicap peuvent être prolongées avec celles des capacités. Définies en introduction, les capacités caractérisent ce « qu'une personne est capable d'être et de faire [...], il ne s'agit donc pas simplement des capacités dont une personne est dotée, mais des libertés ou des possibilités créées par une combinaison de capacités personnelles et d'un environnement politique, social ou économique » (Nussbaum, 2012, p. 37). L'approche par les capacités accorde une importance moindre aux ressources, aux biens et services dont dispose une personne, s'intéresse plutôt à ce « qu'une personne peut générer à partir de ces biens et services » (Robeyns, 2007, p.46). Ainsi, ces ressources peuvent être employées selon des facteurs de conversion, qui permettent de transformer les biens et services en fonctionnements. « Ces facteurs agissent comme des contraintes "techniques" et déterminent la valeur de conversion, c'est-à-dire l'espace de liberté de choix. » (Le Morellec, 2015, p. 35). Ils peuvent être regroupés en trois catégories principales : les facteurs sociaux, les facteurs environnementaux et les facteurs personnels (Robeyns, 2007).

- Les facteurs de conversion sociaux se réfèrent aux normes sociales (notamment de genre, ou culturelles, qui dépendent de la génération), aux institutions sociales, aux politiques publiques ou encore aux pratiques discriminatoires (nous pouvons penser à l'âgisme dans notre cas).
- Les facteurs de conversion environnementaux concernent les éléments de « l'environnement dans lequel vit la personne » (*ibid*, p. 46). Dans le cadre de l'approvisionnement, ces facteurs relèvent de l'accessibilité aux commerces : des services de mobilité de l'offre commerciale présente sur le territoire et en ligne et de ses conditions d'accès.

- Les facteurs personnels comprennent l'ensemble des caractéristiques individuelles des personnes, par exemple, les troubles physiques, cognitifs ou sensoriels, ou les compétences nécessaires à l'usage des outils numériques ou à la conduite automobile.

Les personnes plus âgées disposent de facteurs de conversion qui leur sont propres, pouvant entraîner des différences de capacités des personnes, pour s'approvisionner notamment.

La notion de capacités a été largement utilisée en sciences sociales, dans différents domaines allant des théories de la justice sociale et environnementale à l'économie du bien-être et à la philosophie politique, en passant par les études féministes (Robeyns, 2007). Nous pouvons l'appliquer à notre recherche pour appréhender la manière dont l'environnement influence les capacités des personnes vieillissantes dans le maintien d'un approvisionnement autonome. D'autres travaux ont déjà proposé de faire des liens entre environnement, capacités et autonomie, notamment dans le domaine de l'ergonomie appliquée au bien-être au travail. Dans ce domaine de recherche, Falzon (2013) réfléchit à la notion d'environnement capacitant qu'il lie à celle d'autonomie. Il considère ainsi un environnement capacitant comme « un environnement qui permet aux personnes de développer de nouvelles compétences et connaissances, d'élargir leurs possibilités d'action, leur degré de contrôle sur leur tâche et sur la manière dont ils la réalisent, c'est-à-dire leur autonomie » (Falzon, 2013, p. 3). Dans cette thèse, nous intégrons l'analyse de l'environnement comme élément des capacités des personnes vieillissantes, en nous concentrant sur la question de l'influence de cet environnement dans leurs capacités d'agir pour maintenir une autonomie dans leur approvisionnement. La thèse de Le Morellec (2015) s'inscrit dans une approche ergonomique des capacités pour caractériser la mobilité des personnes vieillissantes. L'autrice met en lumière l'importance de considérer les alternatives empêchées ou non choisies pour la réalisation d'une action (ou d'une activité) afin de comprendre les opportunités réelles à être mobile. Ces travaux nous inspirent quant à la prise en compte des empêchements. Appliqués à notre sujet, ces empêchements peuvent s'illustrer par le renoncement à des points d'approvisionnement spécifiques, ou par un abandon de certains produits lorsque les personnes ne sont plus capables de se les procurer, avec un report vers des points ou des produits moins appréciés. Plus généralement, nous souhaitons réfléchir à un environnement qui permettrait d'élargir les possibilités de modes d'approvisionnement des personnes vieillissant à domicile. Nous nous appuyons sur l'approche proposée par Chaudet (2012) qui définit un environnement capacitant ou incapacitant appliqué à l'analyse de la mobilité des personnes âgées :

« Nous qualifions les espaces publics de proximité de capacitants ou d'incapacitants selon le degré et la nature de l'interaction entre les aptitudes de la personne, le caractère inclusif ou exclusif des aménagements urbains et les capacités d'adaptation de

l'individu. Le territoire de mobilité quotidienne, fondé sur des critères objectifs et subjectifs, correspond à un territoire facilitant les interactions sociales et spatiales, notamment l'interaction entre les différents usages de l'espace public et des populations qui vivent ensemble dans un espace donné. Ces interactions renvoient aux tactiques mises en œuvre par les personnes âgées pour maintenir leur mobilité, leur autonomie et leur participation sociale. » (Chaudet, 2012, p. 26)

Dans le cadre de cette thèse, nous considérons comme capacitant un environnement qui offre aux personnes la possibilité de maintenir leur univers d'approvisionnement, voire de l'élargir à de nouvelles opportunités, soit d'exprimer ses capacités. Nous nous attachons à comprendre les capacités des personnes vieillissantes à maintenir un approvisionnement autonome au regard de leur environnement et de ses transformations, ainsi que selon les caractéristiques sociales, familiales et individuelles. Nous suggérons ainsi que l'environnement physique, social et les caractéristiques individuelles influencent les capacités des personnes.

Notons ici que ces dernières ne sont pas enfermées et contraintes dans leurs pratiques d'approvisionnement par des facteurs extérieurs. Les personnes vieillissantes influencent également sur leur environnement afin d'élargir leurs possibilités pour maintenir un approvisionnement autonome. Le travail mené dans cette thèse s'inscrit dans la continuité des recherches qui placent les personnes âgées comme actrices de leur vieillissement. À l'instar des réflexions menées par une équipe de recherche québécoise, nous nous intéressons aux stratégies mises en œuvre, définies comme « l'ensemble des décisions et des actions que prennent les personnes pour obtenir de l'information, des services ou des biens, la manière dont elles organisent leur vie quotidienne, les liens et les contacts sur lesquels elles s'appuient » (Séguin *et al.*, 2017, cité par Gagnon *et al.*, 2020, p. 13). Dans le cadre plus restreint de notre sujet, nous considérons l'ensemble des évolutions des pratiques d'approvisionnement comme des stratégies pour s'adapter au vieillissement ou aux transformations de l'environnement. Toutefois, ces stratégies mises en place et les possibilités de s'adapter sont elles aussi influencées par les caractéristiques individuelles, et l'environnement physique et social des personnes. Le choix d'une adaptation spatiale ou temporelle des univers d'approvisionnement ou de solliciter son entourage pour se déplacer dans certains commerces est guidé par des facteurs tels que le lieu de résidence, la génération, l'âge, le genre, les conditions de santé, la structure familiale ou encore le voisinage. En effet, selon Robeyns (2007) « le concept de capacité reconnaît explicitement l'impact des mécanismes de formation des préférences sur les préférences que les personnes activent lorsqu'elles font des choix, et aussi l'étendue potentiellement large d'autres influences sociales sur le processus de décision, comme la pression des pairs, le conformisme social, les attentes de la famille et des ami·e·s ou les responsabilités envers eux, etc »

(p. 47). Ainsi, si nous considérons les personnes vieillissantes comme « de véritables agents, qui cherchent à conserver une certaine maîtrise de leur vie » (Gagnon et al, 2020, p. 13), ou formulé autrement, à conserver leur autonomie, nous suggérons que les capacités à conserver cette autonomie et les choix effectués pour la conserver dépendent des caractéristiques individuelles et de l'environnement social et spatial.

3.2. Réfléchir au maintien de l'autonomie à partir des stratégies mises en œuvre pour s'approvisionner

Formée à partir de l'association des termes grecs *autos* se rapportant à soi, à l'action individuelle et *nomos*, les lois et règles établies, l'autonomie signifie littéralement être régie par ses propres lois, se gouverner soi-même. Placée comme valeur extrême de nos sociétés actuelles (Ehrenberg, 2022 ; Monjo, 2013), l'autonomie est sollicitée comme un outil de mesure et une variable d'action dans les politiques publiques d'accompagnement du vieillissement. Les travaux de recherches, notamment en sociologie, critiquent à la fois la confusion autour de la notion d'autonomie employée dans ces politiques publiques (Ennuyer, 2013 ; Trépiéd, 2020) ainsi que l'approche biomédicale de l'autonomie qui omet de prendre en compte l'environnement extérieur (Zacklad, 2018) et qui restreint la capacité des personnes à décider de leurs actions (Trépiéd, 2020). Dans le cas spécifique de l'approvisionnement, nous proposons une conception de l'autonomie fondée sur ces approches critiques.

3.2.1. *Approches plurielles de l'autonomie : de l'indépendance fonctionnelle à l'expression des capacités de dire, de faire et de raconter*

En France, l'apparition du terme d'autonomie dans les textes de loi date du début des années 2000 avec la création de l'Allocation Personnalisée à l'Autonomie (APA) venue remplacer la Prestation Spécifique Dépendance instaurée à la fin des années 1990 (Trépiéd, 2020). Ce glissement sémantique de la dépendance vers la perte d'autonomie permet de dépasser l'image négative de la personne âgée dépendante vivant *aux crochets* des autres (Zacklad, 2018), tout en valorisant une responsabilité individuelle lors du vieillissement. Or Trépiéd soulève une ambiguïté quant à la prise en compte de l'autonomie dans les mesures d'accompagnement du vieillissement. Sans proposer de définition précise de la notion, les normes légales et réglementaires dictent une mesure du degré d'autonomie selon des critères d'incapacité à réaliser certains actes du quotidien (Ennuyer, 2013). L'évaluation de l'autonomie se fonde alors selon les capacités fonctionnelles, mettant l'accent sur ce que les personnes ne peuvent plus faire physiquement (Trépiéd, 2020).

Initialement appréhendée par les sciences de la santé et la gérontologie, l'autonomie fonctionnelle se définit par la capacité des personnes à assurer les actes de la vie quotidienne. Différents indicateurs fondés sur les capacités fonctionnelles permettent de déterminer si une personne est ou non en perte d'autonomie. La mesure du degré d'autonomie est notamment nécessaire pour déterminer si une personne est éligible aux aides destinées à accompagner le vieillissement. En France, pour bénéficier des Allocations Personnalisées d'Autonomie (APA), une personne vieillissante doit remplir les conditions suivantes : être âgé·e de 60 ans ou plus, résider en France de façon permanente et régulière et être en perte d'autonomie.

L'évaluation de cette perte d'autonomie est réalisée par une équipe médico-sociale du conseil départemental. Elle repose sur la grille Aggir (Autonomie, Gérontologie, Groupes Iso-Ressources) qui permet de déterminer le niveau d'autonomie de la personne. Ce niveau d'autonomie se distingue en six Groupes Iso-Ressources (Gir) allant de 1 pour les personnes dont la perte d'autonomie est la plus importante à 6 pour les personnes autonomes. Seules les personnes en GIR inférieur ou égal à 4 sont éligibles à l'APA mentionnée ci-avant. Pour calculer le numéro de GIR, dix variables portant sur les activités dites discriminantes sont prises en compte : la cohérence (se comporter de façon sensée) ; l'orientation ; la toilette ; l'habillage ; l'alimentation ; l'élimination ; les transferts (se lever, se coucher, s'asseoir) ; les déplacements à l'intérieur du domicile ou de l'établissement de résidence ; les déplacements à l'extérieur ; la communication à distance. Faire des achats fait partie des sept variables supplémentaires caractérisant les activités dites illustratives, apportant des renseignements pour déterminer l'aide nécessaire, mais non prises en compte dans le calcul du GIR. Selon l'approche retenue dans cette évaluation, les situations d'autonomie et de perte d'autonomie se traduisent par un *continuum* entre :

- Une personne autonome qui peut effectuer sans aide les actions quotidiennes ;
- Une personne en perte d'autonomie ne peut effectuer sans aide les actes du quotidien.

Cette définition appréhende l'autonomie comme synonyme d'indépendance fonctionnelle, soit la faculté d'une personne de pouvoir réaliser seule l'ensemble des actes du quotidien pris en compte dans l'évaluation du GIR. Les personnes vieillissantes sont alors classées sous un regard médical et non social (Zacklad, 2018) qui distingue les personnes dépendantes des personnes non dépendantes (Ennuyer, 2004). Or, cette conception purement médicale de l'autonomie est largement critiquée.

De nombreux travaux invitent à dépasser l'opposition entre dépendance et autonomie, en appréhendant par exemple, les liens sociaux comme des relations d'interdépendances (Berton *et al.*, 2018). La dépendance aux autres apparaîtrait alors comme le fondement de notre existence (Élias, 1991, cité par Ennuyer, 2013). L'autonomie se construit alors au sein de relations d'interdépendance avec les autres. Elle peut être appréhendée comme « la capacité à gérer nos interdépendances sans

entraver les envies et les buts » (Dethoor *et al.*, 2021, p. 9). L'autonomie réside dans un pouvoir de décision. Une personne peut être indépendante, n'ayant pas besoin d'aide extérieure pour la réalisation de certaines actions, sans pour autant pouvoir décider de cette action, c'est-à-dire, sans être autonome. Nous pouvons, par exemple, questionner l'autonomie des personnes à qui la ou le conjoint·e a délégué une partie de l'approvisionnement, mais qui suivent scrupuleusement une liste de provisions stricte. À l'inverse, une personne conserve son autonomie lorsque ses décisions sont respectées par la ou les personnes aidantes. De ce fait, l'indépendance ne serait que l'un des aspects de l'autonomie. Une distinction est alors effectuée entre d'une part l'autonomie fonctionnelle, durant l'action (Ennuyer, 2013, 2017) et d'autre part l'autonomie décisionnelle, en amont d'une action, soit la pensée individuelle à faire l'action. Cet aspect de l'autonomie peut se rapprocher de la notion d'autodétermination définie par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) comme la volonté d'atteindre un objectif jusqu'à la réalisation de l'acte et sans interférence extérieure (Dethoor *et al.*, 2021). Elle implique une prise de décision autonome, la capacité à résoudre ses problèmes à partir de son expérience ainsi que la perception des conséquences de ses actions.

Pour Gagnon et ses collègues (2020), l'autonomie s'exprime sous des formes très différentes et parfois de manière très fine. S'inspirant de Ricœur (2001), les auteur·rices abordent ainsi l'autonomie des personnes plus âgées à travers leurs capacités de dire, de faire et de se raconter. Leur définition permet d'intégrer « les dimensions fonctionnelles, décisionnelles et identitaires » (p. 12) et d'analyser la multitude des situations dans lesquelles l'autonomie s'exprime.

D'abord, la *capacité de dire*, le fait d'exprimer sa volonté, de pouvoir prendre une décision se traduit sous des formes multiples en vieillissant. Les personnes sont capables de se forger un jugement qu'elles expriment ou non, parfois en opposition avec celui de leur entourage. Les auteur·rices identifient également la capacité à demander de l'aide comme un aspect de l'autonomie. Une fois sciemment sollicitée, cette aide fait partie d'un système d'entraide, ou de « réciprocité » permettant aux personnes de conserver des liens sociaux et des ressources.

Puis la *capacité de faire* correspond à « la capacité physique à réaliser des tâches ». Dans le cas de personnes qui vieillissent seules chez elles, trois stratégies sont mises en œuvre : l'action d'achat ou l'équipement ; l'action de saisir une opportunité, de choisir un mode de déplacements adapté ; et enfin l'action de « diminuer l'intensité ou la fréquence de certaines activités » (p. 19) ou en maintenir d'autres, ce qui renvoie à une stratégie de déprise. À cette capacité de faire s'ajoutent des capacités prospectives ; des formes de « prévoyance » pour s'organiser en vue de difficultés à court terme.

Enfin, définie comme « pouvoir faire le récit de son histoire et de lui donner un sens » (Gagnon *et al.*, p. 20), la *capacité de se raconter* intègre également « le pouvoir de ne pas rester prisonnier d'une identité ou d'une histoire, donner à sa vie une autre direction, se découvrir des capacités, des

possibilités, formuler un projet, se montrer résilient, poursuivre une aspiration, parvenir à un certain accomplissement » (p. 20). Cette dernière dimension va au-delà d'une autonomie fonctionnelle et décisionnelle à travers la mise en récit de la « conquête d'une plus grande autonomie » (p. 21). Ces trois dimensions s'expriment conjointement lors de l'anticipation et la planification d'un futur où les capacités physiques déclineront.

3.2.2. Analyser les capacités individuelles à maintenir un approvisionnement autonome

L'ensemble des apports théoriques précédents nourrissent nos réflexions sur la manière dont nous analysons les capacités effectives des personnes vieillissantes à maintenir un approvisionnement autonome. Dans la continuité de ces derniers travaux sur les capacités, nous proposons d'analyser ces capacités individuelles pour maintenir une autonomie dans leur approvisionnement à partir des capacités de dire et de faire. Dans le cadre plus spécifique d'une autonomie pour s'approvisionner, la capacité à se raconter nous semble moins centrale pour notre recherche.

- Dans cette thèse, les *capacités de dire* rassemblent à la fois la capacité de choisir les produits souhaités et les pratiques d'approvisionnement ; l'affirmation de ses aspirations et la cohérence des pratiques avec ses valeurs ; ainsi que la possibilité de prévoir et de s'organiser pour le futur. Elles permettent d'identifier la possibilité pour les personnes vieillissantes de choisir où, quand, comment, et avec qui elles s'approvisionnent. Il s'agit de pouvoir s'exprimer sur le choix des produits, les lieux et les modes d'approvisionnement (autoproduction, achats en magasin, commande à distance), mais également sur l'organisation de l'activité. Les capacités de dire se manifestent de surcroît à travers la capacité à demander une aide tout en choisissant les modalités de cette aide. Le fait d'exprimer ses préférences et ses besoins concernant la fréquence ou les horaires des sorties pour s'approvisionner est également considéré comme une dimension de l'autonomie.
- Les *capacités de faire* regroupent toutes les capacités à réaliser les différentes étapes d'un itinéraire d'approvisionnement. Nous analysons tant les capacités à être mobile (déplacement physique dans différents commerces à pied, en voiture ou en transports collectifs, accompagné ou seul) que la capacité de commander à distance, sur internet ou par téléphone. L'équipement en support à la mobilité ou le fait d'acquérir de nouvelles connaissances sont intégrés aux capacités d'agir et permettent d'en élargir le champ.

De manière générale, la prise en compte de l'environnement extérieur est primordiale pour penser les capacités de faire et de dire. En effet, les capacités des personnes s'expriment dans un contexte spatial, social et temporel donné, qui peut être plus ou moins adapté aux troubles physiques,

cognitifs ou sensoriels des personnes (Blanc, 2015). Ces deux dimensions sont bien sûr imbriquées (Gagnon *et al.*, 2020) et se rejoignent sur différents aspects de l'approvisionnement. La possibilité d'adopter un univers d'approvisionnement qui répond à ses valeurs repose à la fois sur les capacités à exprimer ses envies, ses préférences et ses convictions, mais dépend également des capacités de réaliser les itinéraires vers les formes d'approvisionnement privilégiées. Une situation de perte d'autonomie est relevée lorsqu'une personne exprime être contrainte dans sa mobilité l'empêchant de s'approvisionner de la manière dont elle le souhaite ou lorsque les produits procurés ne correspondent pas à ceux appréciés. Par exemple, être en mesure de renoncer aux commandes à distance n'est possible que s'il existe une offre alternative physique accessible. Parallèlement, la possibilité de choisir de s'approvisionner sur internet dépend des capacités des personnes à se servir des outils numériques. Sur ce point, l'autonomie numérique (Dethoor, 2021) devient une dimension importante d'un approvisionnement autonome. La capacité d'anticiper son vieillissement rassemble également les deux dimensions de dire et de faire. Elle repose sur la faculté des personnes à projeter le vieillissement souhaité, à prendre en amont les dispositions qui permettront d'améliorer leurs conditions de vie futures.

L'analyse des capacités de dire et de faire permet d'appréhender l'autonomie ou la perte d'autonomie concernant l'approvisionnement ainsi que de saisir « différentes expressions de l'autonomie, parfois banales ou minuscules, souvent peu visibles ou peu reconnues » (Gagnon *et al.*, 2020, p. 12). L'autonomie n'est pas caractérisée par un état binaire distinguant autonomie et non-autonomie, mais se concrétise sous des degrés variés qui se réfèrent aux multiples dimensions dans lesquelles l'autonomie pour s'approvisionner peut s'exprimer.

Influencées par l'environnement spatial, social et par les caractéristiques individuelles, ces capacités de dire et de faire expriment ainsi les capacités des personnes à maintenir une autonomie dans leur approvisionnement en vieillissant. L'approche par les capacités permet de se saisir des enjeux d'inégalités à la vieillesse pour maintenir un approvisionnement autonome. Elle nous invite à prendre en compte l'influence de l'environnement spatial, social et les caractéristiques individuelles sur l'expression des capacités de dire et de faire. Dans les travaux d'Ennuyer (2013, 2017), l'auteur suggère que les approches par les capacités sont intéressantes dans la mesure où elles permettent de comprendre « l'aspiration légitime des individus à l'autonomie » (Ennuyer, 2017 p. 371) tout en intégrant l'idée qu'il existe des situations où ce droit d'aspirer à être autonome n'est pas reconnu lorsque les personnes ne peuvent y arriver seules. De son côté, Svandra (2007) fonde son analyse sur les travaux de Ricœur et conçoit l'autonomie comme l'expression des capacités. Elle considère ainsi que « c'est bien lorsque les capacités de chacun transforment les libertés abstraites en

opportunités réelles que l'autonomie se réalise » (Svandra, 2007, p76). Dans la lignée de ces travaux, nous souhaitons réfléchir dans cette thèse à la manière dont les politiques pourraient agir en faveur du maintien d'un approvisionnement autonome. Choisir la notion de capacités ouvre des perspectives pour une telle réflexion, car cette notion permet de prolonger l'analyse du poids des facteurs structurels (par exemple la nature de l'offre commerciale de proximité, les services de mobilité) par la prise en compte des capacités réelles des personnes vieillissantes à se saisir des opportunités. Elle permet en particulier de dépasser une approche de la justice sociale fondée sur la distribution des ressources en intégrant d'autres facteurs sociaux qui influencent les capacités d'agir, notamment le genre ou les trajectoires professionnelles et résidentielles. Nous ne considérons pas les personnes vieillissantes comme responsables de leur propre prise en charge, mais à l'instar d'Ehrenbeg (2014) nous souhaitons apporter des pistes de réflexion sur ce que pourrait être une « politique centrée justement sur la capacité d'agir des personnes, et plus particulièrement sur celle des couches sociales qui subissent les inégalités » (*ibid*, p. 114). Les solutions envisagées, qu'elles concernent l'aménagement du territoire, les politiques de mobilité ou encore l'accompagnement du vieillissement, pourraient être adaptées à la pluralité des besoins et des aspirations d'une population âgée hétérogène et des environnements au sein desquels les personnes vieillissent.

Conclusion du chapitre 1

Les enseignements issus de la littérature passée en revue dans ce présent chapitre sont multiples. Ils orientent vers une prise en compte de la diversité des pratiques adoptées à la vieillesse, pratiques qui ne reposent pas uniquement sur les conditions individuelles du vieillissement, mais plutôt sur l'adéquation de l'environnement avec les besoins et les aspirations des personnes. Nous nous attachons à comprendre dans quelle mesure les transformations du territoire augmentent ou diminuent l'accessibilité aux commerces des personnes âgées. Les expériences du vieillissement étant hétérogènes, l'appréciation positive ou négative des changements peut être elle-même variable, tout en restant fondée sur les conséquences de ces changements, les ressources et les capacités des personnes à s'adapter. Les univers d'approvisionnements des personnes vieillissantes peuvent se retrouver davantage contraints par la diminution de l'offre commerciale potentiellement accessible. Nous tâchons d'identifier quelles sont les stratégies employées pour faire face à une réduction du nombre de points d'approvisionnement accessibles, mais également de détecter les nouvelles opportunités pour s'approvisionner qui émergent et les manières dont les personnes peuvent ou non s'en saisir.

Les travaux antérieurs nous conduisent à formuler trois hypothèses de recherche qui guident notre analyse. Ces hypothèses croisent différentes dimensions et échelles d'analyse pour répondre à la problématique de la thèse : l'échelle de l'individu, centrée sur les stratégies individuelles adoptées par les personnes et l'échelle des appartenances sociales pour comprendre les inégalités (principalement analysées sous l'angle de la catégorie socioprofessionnelle et du genre). La dimension spatiale permet de prendre en compte l'influence du territoire, sur les stratégies adoptées et en tant que source d'inégalités sur les possibilités de maintenir un approvisionnement autonome.

Hypothèse 1.

Les personnes âgées font face à une pluralité de changements liés à leur vieillissement et dans leur environnement extérieur qui affectent leurs pratiques d'approvisionnement. Les difficultés à maintenir une autonomie d'approvisionnement ne sont pas uniquement dues au processus de vieillissement individuel, mais également induites par des évolutions de l'environnement, notamment du territoire qui peut alors se révéler inadapté aux besoins et aspirations des personnes vieillissantes.

Hypothèse 2.

Diverses stratégies sont mises en œuvre pour s'adapter aux changements qui dépendent des caractéristiques individuelles et de l'environnement spatial et social. Il existe des inégalités entre les personnes pour prolonger un approvisionnement autonome en vieillissant, notamment des inégalités de genre.

Hypothèse 3.

Les stratégies employées dépassent une simple réaction aux changements. Elles révèlent une grande capacité d'agir des personnes pour élargir leurs opportunités d'approvisionnement. Des formes d'engagement multiples sur le territoire permettent d'augmenter l'accessibilité de l'ensemble des résident·es et de prolonger leur autonomie.

Ces trois hypothèses de recherches sont confrontées au matériau empirique issu de l'enquête de terrain. La méthodologie adoptée dans cette thèse est présentée au chapitre suivant.

Chapitre 2 : Méthodologie d'enquête et présentation des terrains

Ce chapitre présente la méthodologie employée pour rendre compte des stratégies mises en œuvre par les personnes plus âgées pour adapter leurs pratiques d'approvisionnement aux évolutions de leur environnement extérieur. Il présente les méthodes d'analyse, quantitative, mais surtout qualitative, employées dans cette thèse. Plusieurs sources de données ont été exploitées afin de répondre aux différents objectifs de la thèse. Le matériau d'analyse principal est issu d'une enquête de terrain réalisé au sein des couronnes périurbaines des aires de Limoges et Dijon, au cours de laquelle les discours de personnes qui vieillissent à domicile ont été recueillis par le biais d'entretiens semi-directifs. Des analyses quantitatives complètent ce matériau empirique. À ce titre, sont notamment exploitées les données nationales de l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP), qui renseignent, à l'échelle du territoire Français, sur les déplacements quotidiens effectués par un individu dont le profil socio-économique est précisé. Une première partie explicite les choix méthodologiques qui ont été faits, le déroulement de la méthode d'enquête ainsi que les données traitées. La seconde partie situe le terrain d'étude et présente l'échantillon des personnes rencontrées et interrogées. Je livre également un retour réflexif sur les conditions dans lesquelles l'enquête s'est déroulée. Il concerne à la fois le contexte de pandémie mondiale durant lequel les entretiens ont été réalisés, mais également les biais potentiels dans la construction de l'échantillon ou dans l'analyse. Je souhaite aussi mettre en lumière les relations et les rapports sociaux qui ont pu s'instaurer avec les enquêtés.

1. Partis pris méthodologiques et données mobilisées

Pour justifier certains choix méthodologiques, exposer le déroulement du travail de terrain, raconter la conduite des entretiens et livrer un retour réflexif sur mon positionnement en tant qu'enquêtrice, j'emploie à dessein la première personne du singulier. Exception faite de ces cas particuliers, l'usage du « nous » reste majoritairement employé pour l'ensemble de la rédaction.

1.1. Le choix des méthodes d'enquête

1.1.1. *Construction d'un cadre méthodologique centré sur une enquête qualitative par entretiens semi-directifs*

Une enquête principale qualitative par le biais d'entretien est complétée par une analyse de données quantitatives de mobilité. Afin de répondre à la question de recherche, j'ai choisi de mettre en place

une méthode d'enquête qualitative. La réalisation d'entretiens semi-directifs sur le terrain auprès de personnes plus âgées des espaces peu denses nous a semblé particulièrement pertinente pour analyser les stratégies employées pour maintenir un approvisionnement autonome. Ils permettent de mieux comprendre l'approvisionnement en tant qu'expérience personnelle. L'enquête par entretiens nous donne à voir « le sens que les acteurs donnent à leurs pratiques, aux événements dont ils ont pu être les témoins actifs » (Blanchet et Gottman, 2007, p. 24). Dans le cadre de cette recherche, nous nous intéressons au sens donné aux pratiques d'approvisionnement. Saisir les représentations associées à cette activité permet de comprendre le choix des formes, des lieux d'approvisionnement et leurs évolutions au gré des transformations territoriales et des changements liés au vieillissement. En effet, les personnes âgées sont les témoins privilégiés de ces mutations à la fois extérieures et individuelles. Le recueil de leurs propos permet ainsi de mettre en lumière les changements qu'elles considèrent comme importants et ceux qui n'ont aucune influence sur les pratiques d'approvisionnement. Les personnes rencontrées portent un regard personnel sur les évolutions qu'elles constatent. Les entretiens témoignent de ces perceptions positives ou négatives des changements à l'œuvre, propres à chaque personne rencontrée et ses conditions de vieillissement.

Pour saisir les évolutions liées au vieillissement, une analyse longitudinale aurait également été appropriée. Or, dans le temps restreint de la thèse, je n'ai pas retenu cette approche. Il ne s'agit pas de relever chaque changement ou évolution survenu entre deux dates définies, mais d'évoquer, avec les personnes, les stratégies qu'elles ont mises en place pour s'adapter aux changements qui les ont marquées (déclaration d'une maladie chronique, départ à la retraite du boulanger itinérant, instauration de l'Amap). Si les premières questions de l'entretien ne précisent pas d'horizon temporel, les suivantes affinent les réponses données en se focalisant sur la période de la retraite puis les cinq années précédant notre rencontre. Ainsi, la conduite des entretiens permet de comprendre des décisions ou des adaptations amorcées il y a plusieurs années qui influencent les pratiques actuelles. Indiscutablement, faire appel à la mémoire des personnes comporte de nombreux biais, les personnes décident d'évoquer ce qu'elles souhaitent et choisissent de mettre l'accent et de développer un élément, un événement considéré comme important pour elles. À ce titre, Cavalli et Lalive d'Épinay (2008), dans une analyse quantitative, se sont intéressés aux différents changements qui affectent la vie selon l'âge. Ils soulignent l'intérêt, pour la recherche, de la valeur subjective accordée aux changements qui sont identifiés par les personnes elles-mêmes. Les personnes mentionnent en premier lieu les transformations les plus marquantes pour elles, celles qui ont eu le plus d'influence sur leurs pratiques aujourd'hui. Puis, au fil des échanges, les

questions posées invitent les enquêtés à se plonger dans leurs souvenirs. Leurs réflexions étendent ainsi la discussion à des événements d'abord non envisagés, mais qui rétrospectivement apparaissent déterminants sur leurs pratiques d'approvisionnement actuelles.

Les entretiens semi-directifs ont ainsi permis d'orienter la discussion principale vers le sujet de l'approvisionnement : les formes et les lieux fréquentés sur le territoire ou en ligne et la mobilité associée. En effet, selon Sauvayre (2013) « ce type d'entretien est approprié lorsque l'on souhaite approfondir un domaine spécifique et circonscrit, explorer des hypothèses sans qu'elles soient toutes définitives, et inviter l'enquêté à s'exprimer librement dans un cadre défini par l'enquêteur » (Sauvayre, 2013, p. 9). Si le déroulement des discussions s'effectue dans un cadre plus souple qu'une succession de questions figées, un guide, employé à chaque entretien, permet de diriger les échanges. Celui-ci se structure en plusieurs grandes thématiques : une première phase de présentation biographique, un récit sur l'expérience du vieillissement, une explication des pratiques d'approvisionnement et leurs évolutions à la suite d'événements particuliers identifiés, un témoignage sur la perception des changements ayant contribué à modifier ces pratiques, et enfin un retour sur la satisfaction résidentielle. Les personnes avaient également la liberté d'aborder d'autres aspects de la vie quotidienne, en lien avec les enjeux d'accessibilité pour les personnes plus âgées (conditions d'accès aux services de santé, à l'administration publique – mobilité pour d'autres motifs, etc.). La discussion s'est ouverte de manière plus large aux conditions de leur vieillissement dans leur commune.

Les enquêtes nationales sur les déplacements des personnes sont une opportunité pour analyser quantitativement la mobilité des personnes plus âgées. L'enquête Mobilité des Personnes (EMP) réalisée entre 2018 et 2019 offre des données récentes sur les déplacements quotidiens. À la demande du ministère de la transition écologique, cette enquête a été réalisée conjointement entre l'Insee et le service des données et études statistiques. Elle comporte différents volets, sur la structure des ménages interrogés, les caractéristiques individuelles des personnes, ainsi que leurs pratiques de mobilité quotidienne et longue distance. Dans cette recherche, seules les informations relatives à la mobilité locale (concernant les déplacements situés à moins de 80 km du domicile) sont considérées. Les données des déplacements quotidiens sont exploitées à partir d'une partie plus restreinte des personnes enquêtées : l'enquête kish. Une seule personne du ménage : l'individu kish, est interrogé sur ses déplacements. Elle est la première personne du ménage à fêter son anniversaire au cours de l'année civile. Les données de l'EMP fournissent des informations sur les motifs de déplacements, notamment pour « achats » effectués par les personnes selon leur âge. Il est alors possible de calculer le nombre de déplacements quotidiens effectués pour ce motif, les

distances parcourues et les moyens de transport empruntés. Concernant le motif des achats, deux types de commerces sont distingués : les petits commerces et les grandes et moyennes surfaces. L'analyse de ces données françaises permet de mettre en avant les spécificités des pratiques de mobilité d'une catégorie de population plus âgée, par rapport aux autres classes d'âge. Il devient également possible de comparer ces pratiques récentes aux enquêtes qualitatives plus anciennes analysées dans la littérature française (Babayou & Volatier, 1998 ; Benlahrech *et al.*, 2001 ; Pochet, 1996). La conception de ces grands questionnaires ne nous permet cependant pas d'explorer la mobilité des personnes pour d'autres formes d'approvisionnement que les achats qui entraînent un déplacement physique. Sont donc exclus : l'auto-production, le troc, les achats en ligne ou les commandes auprès d'une Amap.

Enfin, des entretiens avec des acteurs et actrices à la fois du commerce, de la mobilité ou au sein de structures d'accompagnement du vieillissement complètent la recherche. Ils permettent de saisir l'étendue des enjeux d'approvisionnement des personnes âgées. Le contenu des entretiens fournit des éléments de discussion pour la conclusion. De ce fait, l'analyse se concentre principalement sur le corpus d'entretiens menés auprès de personnes vieillissantes, qui constitue le matériau principal de la recherche.

1.1.2. *Le choix de cibler une population âgée de 70 ans et plus résidant à domicile dans les espaces peu denses des aires de Dijon et Limoges*

Cette thèse s'intéresse non seulement à l'étape particulière de la vie qu'est la vieillesse, mais également au processus de vieillissement appréhendé comme une succession de changements. Elle s'inscrit dans les recherches sur le vieillissement à domicile et les conditions qui permettent de se maintenir chez soi (Nowik & Thalineau, 2014). Nous laissons de côté d'autres formes résidentielles ; résidences séniors privées, habitats intermédiaires, intergénérationnels et autres institutions, qui font face à des problématiques propres (Bacconnier-Baylet *et al.*, 2018 ; Chaudet, 2012). L'enjeu du maintien de l'approvisionnement se pose lorsque des troubles physiques, cognitifs ou sensoriels apparaissent avec l'avancée en âge.

Il n'existe pas d'âge seuil d'entrée dans la vieillesse ou d'âge précis de l'apparition de ces troubles cités plus haut. Certaines études quantitatives sur la mobilité des personnes identifient parfois un âge charnière, à partir duquel le nombre de déplacements décline, qui varie entre 70 et 80 ans entre les études. Dans le cadre de la recherche, il est apparu indispensable à la recherche que les personnes aient déjà vécu plusieurs années à la retraite et qu'elles aient adopté et pérennisé de nouvelles pratiques après l'arrêt de l'activité professionnelle. J'ai donc choisi de centrer ma recherche sur

l'expérience des personnes âgées de 70 ans et plus, ou en concubinage avec une personne de 70 ans et plus. Par ailleurs, fixer un critère objectif fondé sur l'âge s'est révélé particulièrement utile sur le terrain pour cibler les personnes à qui je souhaitais m'adresser. Sans avoir à se définir comme une personne âgée, aînée, sénior ou vieille, toutes les personnes de 70 ans et plus ont pu se sentir concernées par l'enquête.

J'ai également cherché à diversifier l'âge des personnes rencontrées, tout comme les autres caractéristiques sociales, économiques, les lieux de résidence et les structures du ménage. Les capacités des personnes interrogées pour se déplacer balayaient un large spectre, allant d'une impossibilité de sortir seules de chez elles ayant complètement délégué leur approvisionnement, à une grande mobilité physique et virtuelle, permettant le déploiement d'un vaste et riche univers d'approvisionnement. Cette multiplicité de situation apporte des éléments de comparaison essentiels pour explorer les inégalités à la vieillesse.

Initialement, le choix de s'intéresser aux pratiques de mobilité des personnes plus âgées résidant sur des territoires ruraux ou périurbains résulte d'une sensibilité personnelle. Sur ces territoires, la dépendance à l'automobile, ainsi que les transformations de l'offre commerciale et de la mobilité sont des situations vécues par des personnes de mon entourage. Le fait de choisir des territoires polarisés par une ville permet en outre d'analyser l'évolution du rapport à la grande centralité urbaine avec l'avancée en âge. L'analyse des déplacements en direction du centre-ville ou des zones commerciales périphériques renseigne sur les recompositions des univers d'approvisionnement en vieillissant. Les projets de renouvellement urbain ou les changements à l'œuvre dans l'offre du centre-ville modifient-ils les pratiques de personnes qui résident dans des communes éloignées des couronnes périurbaines ? L'Insee propose un découpage du territoire en aires d'attraction des villes. Ces aires sont centrées autour d'un pôle urbain défini sur des critères de densité de population et de seuil d'emplois. Les communes dont plus de 15 % de la population active travaille dans le pôle urbain composent son aire d'attractivité. Toutes les communes en dehors du pôle composent la couronne périurbaine. Ce sont dans ces couronnes que j'ai choisi de mener mon enquête.

Dans un premier temps, mon attention s'est portée sur l'aire dijonnaise, car Dijon est la capitale du réseau Villes Amies des Aînés (VADA) en France, évoqué en introduction. L'idée originelle était d'observer si les mesures déployées au sein de l'agglomération de Dijon dans le cadre de la démarche VADA, trouvaient un écho dans les communes polarisées par la ville. Les personnes résidant au sein de l'aire de Dijon connaissent-elles le réseau et/ou sont-elles familières des actions et des mesures menées en faveur des personnes âgées ? Ces questionnements ont progressivement été mis de côté. Les mesures prises localement par l'agglomération dijonnaise n'ont pas été

évoquées par des personnes résidant à plus de 10 ou 20 km. La couronne périurbaine de Limoges, de taille comparable à celle de Dijon, a été ensuite sélectionnée comme second territoire d'étude. L'aire de Limoges est un exemple illustratif des différentes ondes de peuplement (Ghèkière, 2006) ou onde de vieillissement à différentes périodes autour de la ville. La structure démographique de l'aire est constituée de différentes couronnes concentriques selon les classes d'âge. D'un côté, le choix de s'intéresser à des aires d'envergures intermédiaires représente une envie de se distinguer des études menées dans les espaces périurbains de plus grandes métropoles, qui sont peut-être plus investis par la recherche française. C'est le cas en Île-de-France (Aragau, 2019 ; Morel-Brochet & Rougé, 2017), Aix-Marseille ou Toulouse (Berger *et al.*, 2010). D'un autre côté, comparé aux petites villes, les couronnes des aires de Limoges et Dijon accueillent une plus grande diversité de contextes résidentiels : des communes peu denses, d'autres de très faible densité ou encore des centralités secondaires locales.

La constitution de deux terrains d'étude n'a pas pour objectif d'en proposer une analyse comparative, mais d'enrichir l'échantillon grâce à une plus grande diversité du contexte résidentiel des personnes. Un premier diagnostic territorial de ces deux aires urbaines a été réalisé afin d'identifier les communes où l'offre commerciale avait fortement évolué depuis ces dernières années. Ces communes ont été initialement choisies pour mener les entretiens, car elles apparaissaient particulièrement pertinentes pour répondre à la question de recherche. Or, devant les difficultés d'accès et la prise de contact sur ce nombre limité de communes, les critères de sélection des communes de résidence se sont élargis. La composition des terrains d'étude s'est construite de manière progressive et opportuniste grâce aux réponses positives des différentes actrices et acteurs sur l'ensemble des aires d'attraction de Limoges (Carte 1) et Dijon (Carte 2).

L'aire d'attraction de Limoges se situe en région Nouvelle-Aquitaine, principalement dans le département de Haute-Vienne et se prolonge jusqu'au département de la Creuse pour deux communes de l'aire. Elle accueille 323 000 habitant·es en 2021, dont 137 000 réparti·es dans les 123 communes de la couronne. L'aire d'attraction de Dijon se trouve dans la région Bourgogne-Franche-Comté et se concentre principalement dans le département de la Côte-d'Or. D'une taille plus grande que celle de Limoges, elle rassemble 333 communes et 415 000 habitant·es. La couronne est composée de 322 où vivent 165 000 personnes (Tableau 2). Les deux couronnes sont comparables sur le plan de la densité de population avec environ 44 hab/km². Toutefois, ces deux aires semblent prendre des trajectoires démographiques un peu différentes. Alors que l'aire dijonnaise gagne des habitant·es entre 2014 et 2021 avec un pôle plus attractif, le pôle limougeaud voit sa population diminuer sur cette même période et c'est aussi le cas à l'échelle de l'aire urbaine.

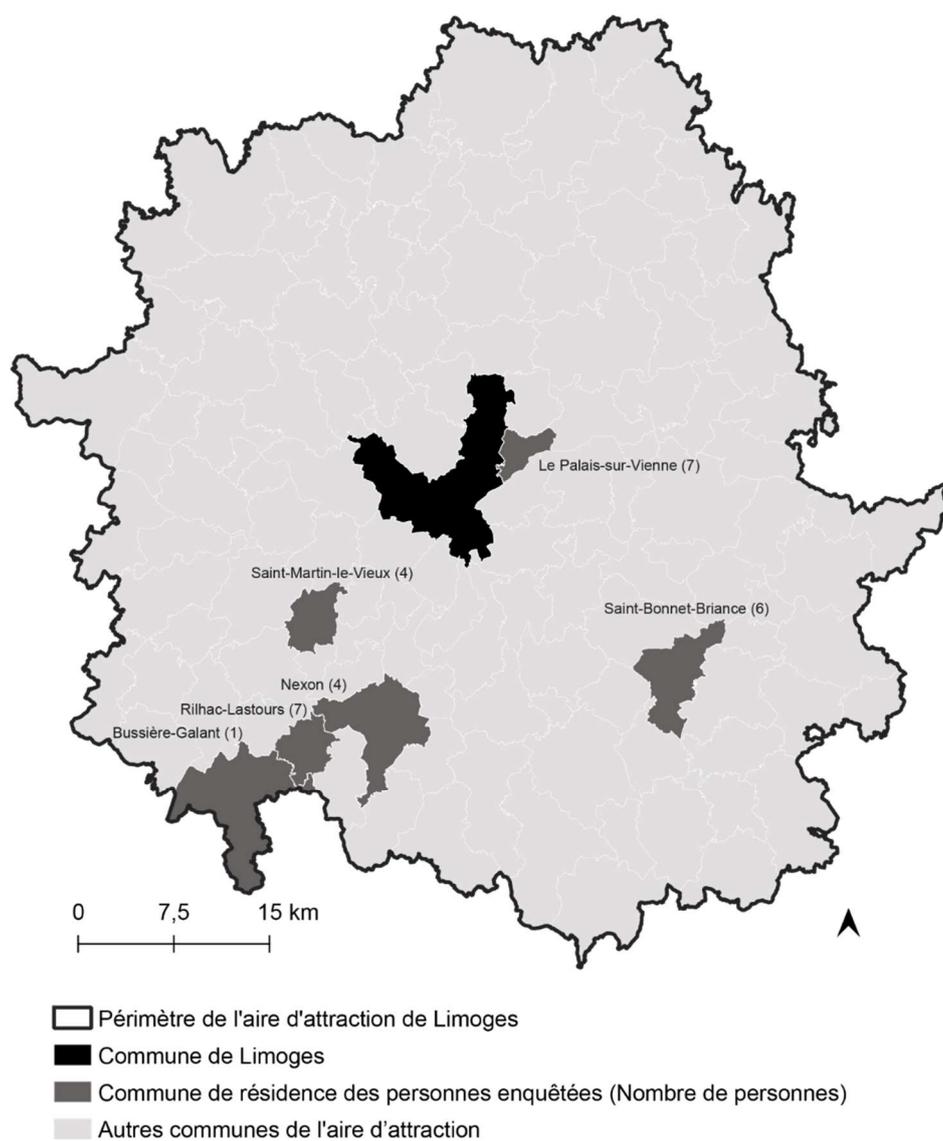
Dans cette aire de Haute-Vienne, la part de personnes de 75 ans et plus est plus importante que celle de la population française. Le niveau de vie médian y est également plus faible que la moyenne nationale, contrairement à l'aire de Dijon.

Tableau 2 : Caractéristiques des aires d'attraction des deux terrains étudiés

Caractéristique des aires d'attraction	Dijon	Limoges	France métropolitaine
<i>Nombre de communes</i>	333	127	-
<i>Nombre d'habitants de l'aire</i>	415 000	323 000	-
<i>Nombre d'habitants e la couronne</i>	165 000	137 000	-
<i>Densité de la population de couronne (hab / km²)</i>	44,5	43,7	-
<i>Part des personnes de plus de 75 ans (2019)</i>	9 %	11 %	9 %
<i>Niveau de vie médian</i>	22 910 €	19 150 €	22 040 €
<i>Nombre de supermarchés de la couronne</i>	34	34	-

Sources : Insee 2019 et 2020. Calculs et réalisation de l'auteurice.

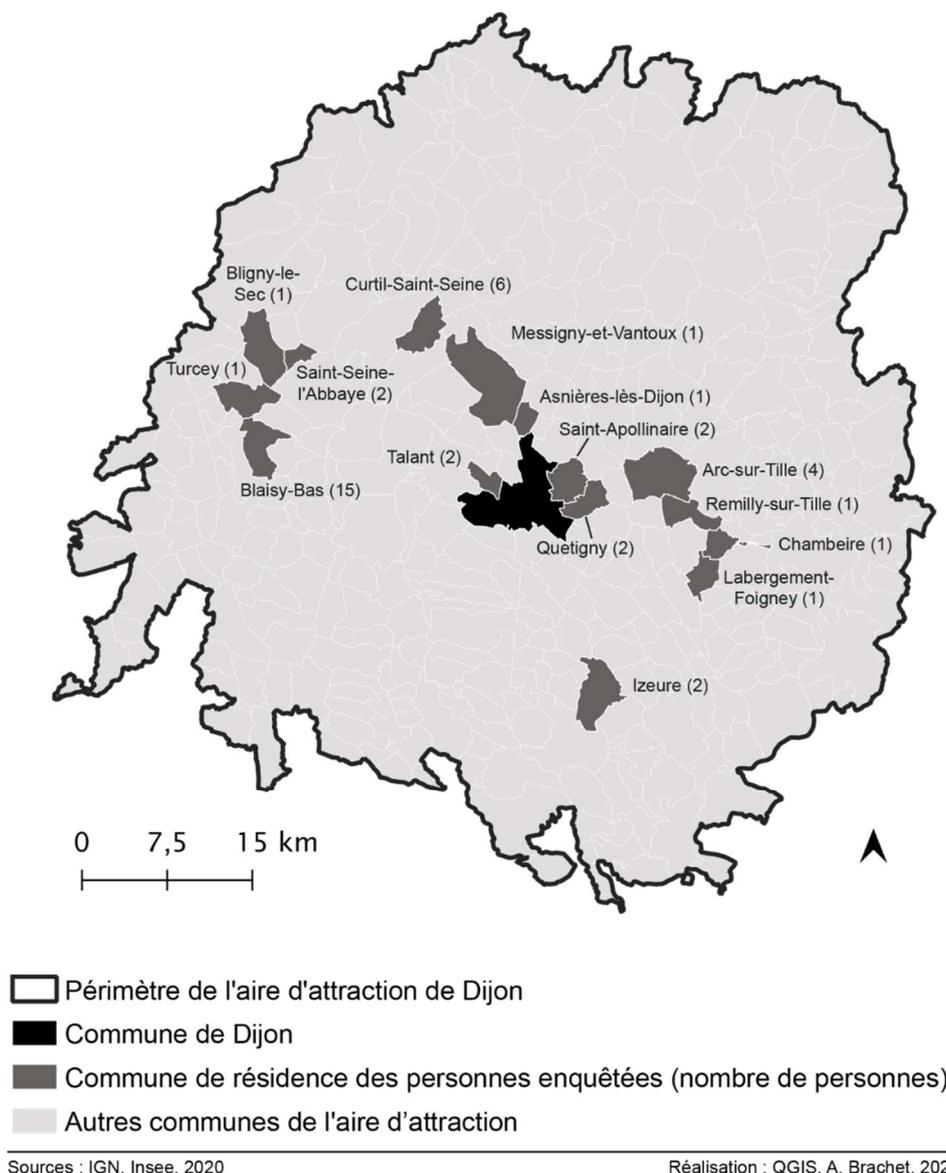
Carte 1 : Le territoire d'étude de Limoges



Sources : IGN, Insee, 2020

Réalisation : QGIS, A. Brachet, 2024

Carte 2 : Le territoire d'étude de Dijon



La place de la ville centre au sein des univers d’approvisionnement des personnes plus âgées est intéressante. L’usage des termes de *couronne périurbaine* ou *aire d’attractivité* est associé à une polarisation du territoire par l’emploi. D’un côté, ce découpage permet de caractériser et de délimiter nos terrains d’étude. D’un autre côté, il pourrait ne pas correspondre aux pratiques de mobilité des personnes âgées de 70 ans et plus dont la grande majorité n’a pas ou n’a plus d’attachement professionnel. Par ailleurs, la revendication des personnes résidentes de ces espaces périurbains à un mode de vie¹⁷ et un territoire qu’elles qualifient de rural (Thébert *et al.*, 2016) est

¹⁷ Le mode de vie correspond à « un ensemble de normes qu’intériorisent et auxquelles se conforment les individus d’une société » (Maresca, 2017). Ces normes encadrent ainsi la vie quotidienne et ses différents aspects culturels, sociaux et économiques. Le mode de vie rassemble alors un ensemble de pratiques, de comportements, de besoins et

très importante dans le discours des personnes rencontrées dans le cadre de notre recherche. Ces dernières accordent, en effet, une grande importance à se distinguer de pratiques d'approvisionnement attribuées aux citadin·es. Nous qualifions ainsi les communes peu denses et très peu denses, éloignées des pôles, mais sous leur influence, de rurales, ou rurales polarisées (Huyghe, 2016) dans la mesure où les résident·es rencontré·es considèrent appartenir à un territoire rural.

1.2. Présentation de l'enquête sur le terrain : de sa mise en place à l'analyse du matériau récolté

1.2.1. *La prise de contact et la constitution d'un échantillon de personnes rencontrées*

Afin d'entrer en contact avec les résident·es des terrains d'étude, des personnes relais sur les terrains ont été identifiées. J'ai sollicité des responsables de réseaux associatifs locaux : club de troisième âge ou foyer rural. Dans le cas des petites communes, je me suis adressée directement aux élu·es siégeant au sein d'une intercommunalité. Je me suis également rapprochée de certaines associations d'Aides à Domicile en Milieu Rural¹⁸ (ADMR) et de l'association responsable de l'Amap à Arc-sur-Tille. Je me suis procuré leurs coordonnées publiques, mises en ligne sur les pages dédiées proposant une prise de contact. Environ 80 personnes relais ont été contactées par mail ou par téléphone. Parmi elles, 12 personnes ont accepté de participer à l'entretien ou de transmettre la demande lorsqu'elles ne faisaient pas partie des personnes ciblées par l'enquête. Huit président·es d'associations ont ainsi accepté de réaliser l'entretien avec moi. Puis sept d'entre elles et eux ont contacté leurs ami·es ou d'autres membres de l'association en leur expliquant le déroulement de l'échange. J'ai conversé avec des élu·es municipaux de quatre communes. Trois ont été des personnes relais, me communiquant des coordonnées des résident·es âgé·es enclin·es à réaliser un entretien. Parmi ces élu·es, une maire était également âgée de 70 ans et plus et présidente de l'ADMR de la communauté de communes (CC). Elle fait ainsi partie de l'échantillon des personnes rencontrées, mais constitue également une personne relais privilégiée sur le territoire. Elle m'a introduite auprès des résident·es de sa commune et des adhérents de l'ADMR locale. Enfin, deux connaissances personnelles m'ont permis de rentrer en contact avec trois ménages de la banlieue dijonnaise.

d'aspirations d'une personne ou un groupe de personnes, à l'instar des pratiques de consommation, les pratiques de mobilité, les modes d'habiter, les habitudes alimentaires, les activités de loisirs, les relations sociales, etc.

¹⁸ Réseau associatif présent localement sur l'ensemble du territoire national qui propose un ensemble de services à la personne, notamment l'aide au sénior et l'accompagnement à domicile (ménages, toilettes, courses, aide au lever, aide au coucher, à la prise de repas, etc.).

À la suite de cette première prise de contact, j'ai sollicité le réseau de connaissances des personnes rencontrées. À la fin de chaque entretien, je demandais aux personnes si elles connaissaient des proches susceptibles d'être intéressé·es par mon enquête. Ces dernières pouvaient ainsi faire le lien entre leurs ami·es et moi. Les personnes relais ont toujours repris contact avec moi avec l'accord préalable de leurs connaissances. Puis, par téléphone, j'exposais plus précisément l'objet de l'entretien et nous convenions d'une date de rendez-vous. Dans le cas des résident·es de Blaisy-Bas, la personne relais contactée s'est chargée elle-même de mon emploi du temps, des lieux et des horaires des entretiens successifs sur la commune. Grâce à sa très grande aide, j'ai pu rencontrer 15 Blaisois et Blaisoises. Durant mon travail de terrain, seule une personne n'a pas été contactée en amont de l'entretien. Je l'ai rencontré en sonnant chez elle sur les conseils d'une voisine.

La construction de l'échantillon des personnes rencontrées ne recherche pas une représentativité de la population nationale ni même locale. L'important est de recueillir une grande diversité des discours et donc d'expériences, qu'elles soient vécues par un grand nombre de personnes ou par une minorité. J'ai cherché à rencontrer des personnes avec des parcours de vie hétérogènes. Les six grandes catégories socioprofessionnelles au sens de l'Insee sont représentées. Leur âge balaie un large spectre de 66 ans à 91 ans pour un âge moyen de 77 ans. J'ai rencontré des personnes mariées, célibataires, séparées, divorcées, veuves, ou en couple depuis peu, dont certaines ont des enfants et d'autres non. En choisissant plusieurs interlocuteur·rices et personnes relais sur le territoire, j'ai pu rencontrer des personnes très investies dans le tissu associatif local et d'autres préférant les loisirs créatifs pratiqués chez soi. Le Tableau 3 ci-dessous rassemble les caractéristiques principales de l'ensemble des personnes rencontrées.

Tableau 3 : Synthèse des caractéristiques de l'échantillon des personnes rencontrées

	Nombre	Part
Âge		
<i>Minimum</i>	66 ans	
<i>Maximum</i>	91 ans	
<i>Moyenne</i>	77 ans	
Sexe		
<i>Femme</i>	44	63 %
<i>Homme</i>	26	37 %
Ancienne catégorie professionnelle		
<i>Agriculteur·rice</i>	7	10 %
<i>Artisan·e</i>	2	3 %
<i>Profession intermédiaire</i>	18	26 %
<i>Cadre</i>	10	14 %
<i>Ouvrier·ère</i>	8	11 %
<i>Employé·e</i>	18	26 %
<i>Travail domestique</i>	7	10 %
Statut marital		
<i>Célibataire</i>	4	6 %
<i>Veuf·ve</i>	13	19 %
<i>Marié·e</i>	47	67 %
<i>Divorcé·e</i>	6	9 %
Détiens le permis		
<i>Oui</i>	59	81 %
<i>Non</i>	11	19 %
A des enfants		
<i>Oui</i>	62	89 %
<i>Non</i>	8	11 %
Possède un ordinateur		
<i>Oui</i>	47	67 %
<i>Non</i>	23	33 %

Calculs et réalisation de l'auteurice.

Lorsque les personnes ont occupé plusieurs emplois lors de leur vie active, l'ancienne catégorie professionnelle reportée est :

- celle ayant été pratiquée le plus longtemps dans le cas où il existe un emploi principal ;
- la dernière activité dans le cas où la personne a occupé différents emplois sur de courtes durées ;
- la dernière activité pratiquée si la personne a évolué et changé de catégorie d'emploi au sein d'une même entreprise.

Parmi les personnes rencontrées, un homme et un nombre conséquent de femmes ont interrompu leur activité professionnelle pour élever leurs enfants et s'occuper du foyer. Le dernier emploi occupé est reporté pour les personnes ayant pratiqué une activité rémunérée après cette période, et ce, quelle que soit sa durée. Les personnes dont l'activité est identifiée comme « travail domestique non rémunéré » sont celles qui déclarent n'avoir occupé aucune activité salariée après la naissance de leurs enfants. Ces sept personnes concernées sont des femmes, dont certaines ont exercé en tant qu'ouvrière ou employée avant leur mariage. Quatre personnes ont un compagnon ou une compagne. À leur demande, elles sont cependant reportées comme célibataire, veuve ou divorcée dans le car aucune d'elles ne réside à *plein temps* au sein du même logement que leur conjoint·e. Tout au long de cette thèse, des précisions sur des événements particuliers de leurs parcours, des caractéristiques importantes, sont apportées pour éclairer l'analyse. Nous présentons ainsi une vue d'ensemble des personnes qui composent l'échantillon de l'enquête. Des informations plus précises, renseignées pour chaque personne rencontrée, sont détaillées en Annexe 1. Tout au long de la thèse, des éléments biographiques seront apportés pour éclairer une situation ou replacer une citation dans un contexte particulier.

1.2.2. *Réalisation des entretiens, de la conception d'un guide à sa mise en application*

Les entretiens sont conduits selon une guide abordant cinq thématiques principales (Tableau 4, détails en Annexe 2). Ces thématiques se déclinent en différents sujets d'intérêt sur lesquels portent les questions posées durant l'entretien. Les premières questions formulées sont très larges, la rencontre commence par exemple par l'invitation suivante : « Est-ce que vous pourriez vous présenter ? ». Elles laissent l'opportunité aux personnes d'évoquer des éléments choisis. Certaines personnes développent et détaillent leurs réponses pendant plusieurs minutes à une question très ouverte. D'autres, en revanche, peuvent être surprises par des interrogations trop larges. Des questions plus ciblées ont alors été posées pour affiner un sujet ou de lever l'ambiguïté de certains propos. Nous présentons ici le guide d'entretien ayant servi de support à l'ensemble des échanges.

Tableau 4 : Thèmes et principaux sujets d'intérêt du guide d'entretien

Thématiques abordées	Sujets d'intérêt
Éléments biographiques (a.)	<ul style="list-style-type: none"> Caractéristiques individuelles, âge, ancienne profession Trajectoire résidentielle, ancienneté dans le logement Structure du ménage et familiale Possession d'outils numériques et technologiques Possession du permis de conduire
Pratiques d'approvisionnement (b.)	<ul style="list-style-type: none"> Lieux d'achats (physiques et virtuels) Nature des commerces fréquentés (produits) Mode de déplacements Fréquence et rythme des déplacements / achats en ligne Organisation entre plusieurs personnes Délégation (partielle) de certains achats Appréciation de l'activité "faire des achats"
Expérience du vieillissement (c.)	<ul style="list-style-type: none"> Perception de difficultés avec l'âge Les ressources pour s'adapter Des modifications dans l'entourage
Identification, la perception et la réaction face aux changements (d.)	<ul style="list-style-type: none"> Identification d'un changement de l'offre commerciale Identification d'une transformation de la mobilité L'adaptation spatio-temporelle face à ces changements Adaptation des itinéraires, des modes de déplacements Changements des lieux, formes d'approvisionnement Effets du confinement
Satisfaction résidentielle et participation locale (e.)	<ul style="list-style-type: none"> Satisfaction résidentielle Relations avec le voisinage Participations aux activités Engagement associatif/ politique

Réalisation de l'auteurice.

a. Éléments biographiques

Dans un premier temps, la personne rencontrée se présente. Elle me livre son âge, sa situation matrimoniale, sa structure familiale et celle de son ménage. Le nombre d'enfants, leurs âges et leur

commune de résidence apportent des éléments de compréhension supplémentaires. La trajectoire résidentielle renseigne sur les différents contextes urbains au sein desquels la personne a vécu ainsi que sur son ancienneté dans son actuelle commune de résidence. Puis, la personne est interrogée sur son niveau d'équipement, en outils numériques (ordinateur, tablette, smartphone) et véhicules (voiture, vélo, scooter électrique), leurs usages et permis associés.

b. Pratiques d'approvisionnement

L'essentiel de l'entretien repose sur la question de l'approvisionnement. La personne enquêtée raconte les différentes formes d'approvisionnement adoptées ainsi que la régularité de leur fréquentation. Elle justifie ses pratiques et expose les raisons de choisir un lieu plutôt qu'un autre selon la qualité ou l'origine des produits, le prix, les conditions d'accès au commerce, ou encore les relations entretenues avec les vendeur·ses et commernçant·es. Elle détaille également la manière dont elle se rend à destination, le moyen de déplacement adopté, selon le lieu et l'horaire. Elle précise son accompagnement éventuel, si elle est conduite ou si elle conduit une ou plusieurs autres personnes. Est également évoquée la mise en place d'organisations à plusieurs et comment une partie de l'approvisionnement peut être déléguée. J'interroge également les personnes sur leurs pratiques d'achat en ligne et leurs représentations du e-commerce, qui font parfois l'objet de mentions spontanées. Lorsque les membres d'un couple sont interrogés ensemble, ce récit se fait à deux voix. Le cas échéant, chaque membre détaille plus précisément son rôle dans l'approvisionnement du ménage.

c. L'expérience du vieillissement

Dans la grande majorité des cas, les pratiques adoptées relèvent de stratégies d'adaptations mises en œuvre pour continuer de s'approvisionner malgré l'apparition de troubles physiques, cognitifs ou sensoriels. Je demande alors d'explicitier les raisons qui ont abouti à l'organisation actuelle. J'interroge les éléments biographiques qui ont conduit à choisir une forme ou un lieu d'approvisionnement et par une autre, à renoncer à un lieu d'achats. Aucune évaluation des conditions de santé n'est réalisée durant l'entretien. Cependant, de nombreuses personnes ont naturellement évoqué les maladies chroniques auxquelles elles doivent faire face, les opérations qu'elles ont subies ou parfois le cancer dont elles se sont remises ou souffrent encore. La description des symptômes et leurs évolutions permettent d'expliquer les difficultés rencontrées pour s'approvisionner. Pour d'autres personnes, les conditions de santé en vieillissant sont abordées sous l'angle des difficultés à réaliser des actions liées à l'activité de l'approvisionnement ou des douleurs ressenties. À ce titre, des difficultés à marcher, à conduire, à porter des paniers

sont reportées pour chaque personne rencontrée. Toutes sont ensuite invitées à raconter dans quelles mesures ces nouvelles difficultés affectent leurs pratiques et comment elles s'adaptent à ces nouvelles conditions de santé. Lorsque certains événements mentionnés dans le discours me conduisent à penser qu'ils pourraient influencer les pratiques d'achat, j'oriente la discussion pour creuser ce point : quelles étaient les pratiques adoptées avant l'événement ? Comment se sont-elles transformées dans les premières semaines, puis les premiers mois qui ont suivi ? Par exemple, lorsqu'une personne mentionne une opération au genou, elle précise les points d'approvisionnement fréquentés avant l'opération, les modes de déplacements pour les rejoindre ainsi que les difficultés ou douleurs ressenties. Durant la période de rééducation, des dispositions sont souvent prises pour continuer de s'approvisionner malgré une impossibilité temporaire de conduire, de marcher ou de prendre le bus. Les pratiques nouvellement adoptées peuvent alors être maintenues, même postérieurement à une guérison totale ou partielle, ou abandonnées. Je cherche à comprendre dans quelles mesures l'opération a bouleversé les pratiques par une restriction des univers d'approvisionnement à quelques points appréciés ou une ouverture à des organisations.

d. Les changements de l'environnement extérieur

Les raisonnements entendus pour expliquer les pratiques actuelles d'approvisionnement résonnent avec les évolutions observées sur l'environnement physique et social. L'identification des transformations du territoire exerçant une influence sur les pratiques d'achat constitue l'élément abordé avec le plus d'appréhension. En effet, ne voulant pas orienter la discussion vers des changements que j'aurais préalablement déterminés, je laisse la possibilité de décrire tous les changements que les personnes identifient comme tels, sans cadre spatial ni temporel. Aussi, certaines personnes décrivent des changements successifs des commerces de la commune depuis les années 1970, alors que d'autres relatent l'apparition d'une opportunité survenue dans les mois précédant notre enquête. Les personnes rencontrées font alors le récit de l'évolution de leurs pratiques d'approvisionnement en les replaçant dans le contexte de l'époque antérieure dont les normes et les modes de vie peuvent différer de ceux actuels. Les lieux et les formes d'approvisionnement s'appuient, tout comme les modes de déplacement employés, sur l'offre présente au moment de l'entretien. Je m'intéresse également aux changements intervenus dans l'environnement social des personnes rencontrées. Ces dernières sont plusieurs à mentionner la perte d'une personne proche auparavant impliquée dans l'itinéraire d'approvisionnement. Le veuvage constitue un événement bouleversant l'ensemble des pratiques. Lorsqu'il est évoqué, les personnes veuves sont amenées à comparer leurs univers et itinéraires d'approvisionnement actuels à ceux adoptés durant leur vie de couple.

e. Satisfaction résidentielle et participation locale

La fin de l'entretien revêt généralement une forme plus libre. Nous pouvons aborder les multiples activités qui composent le quotidien des personnes : les visites de l'entourage, les loisirs exercés, les responsabilités associatives, et leur poids dans l'emploi du temps. Le récit des personnes rencontrées permet de replacer l'approvisionnement au sein d'un programme d'activité plus large. Ces dernières évoquent également leur satisfaction résidentielle, précisant leur souhait de vieillir dans leur logement actuel ou au contraire de déménager dans un horizon temporel plus ou moins proche. Je leur demande également de se projeter dans le futur. Leur réaction à cette question m'informe sur leur anticipation des difficultés qui pourraient survenir. Enfin, je termine chaque entretien en interrogeant les personnes sur leurs projets à venir. Le terme de projet est volontairement général pour que chacune puisse en comprendre ce qu'elle souhaite, qu'il s'agisse d'une rééducation musculaire, de l'organisation des plants dans le jardin, d'un ouvrage de broderie, de l'écriture d'un livre ou encore d'un voyage en Amérique du Sud. La projection dans le futur des personnes plus âgées renseigne sur la manière dont elles perçoivent leur vieillissement (Caradec, 2015)

Les entretiens réalisés durent entre 45 minutes et 2 heures. Avant chaque entretien, j'annonce dans quel cadre s'inscrit mon travail de recherche. J'informe mes interlocuteur·rices que leurs noms ne seront pas mentionnés et que les citations issues de leur récit seront anonymisées. Je leur demande ensuite si elles acceptent d'être enregistrées durant nos échanges afin de faciliter mon travail. Chez les personnes qui acceptent, mon téléphone portable est posé sur la table, entre nous. J'informe les participant·es du début et de la fin de l'enregistrement. Trois personnes ont refusé d'être enregistrées, j'ai alors recueilli leur propos sur un carnet. Pour l'une d'entre-elles, anglophone, l'entretien s'est déroulé principalement en anglais.

Avant l'entretien, j'informais les personnes que je souhaitais réaliser des entretiens individuels ou en couple pour celles vivant en concubinage. Quatre femmes ont préféré me rencontrer accompagnées d'un·e ami·e afin d'être moins intimidées. Je menais alors deux entretiens en parallèle, chacun·e répondant à tour de rôle. Les échanges entre les deux personnes pouvaient parfois s'écarter du sujet ou au contraire, apporter des précisions supplémentaires lorsqu'elles expliquaient la divergence de leur point de vue. Durant leur entretien, deux femmes ont reçu la visite spontanée d'une amie. Le mari d'une enquêtée et la femme d'un autre nous ont rejoints au cours des échanges. Dans ces cas précis, les personnes étaient informées de l'enregistrement en cours et étaient invitées par leur amie ou conjoint à participer aux discussions. Si leurs propos ont été retranscrits, ces personnes *invitées* ne figurent pas parmi l'échantillon des personnes. Je souhaitais

réaliser ces entretiens au domicile des personnes lorsque la situation le permettait. Ce ne fut pas le cas pour trois d'entre-elles. La première exception est la rencontre d'une femme qui ne souhaitait pas que son mari puisse entendre ses propos, il s'est donc conduit chez une tierce personne. Les deux autres situations sont liées au contexte de pandémie, deux personnes ont préféré échanger à distance. Une femme a choisi de réaliser l'entretien par visioconférence et un homme a échangé avec moi par téléphone.

1.2.3. *Retranscription et analyse des propos recueillis*

Les enregistrements sonores de chaque entretien ont été retranscrits. Les passages au cours desquels les personnes entendues ont livré des informations sensibles à propos d'elles-mêmes ou des conditions de santé de tierces personnes n'ont pas été reportés. La première moitié des entretiens a été retranscrite manuellement et la deuxième moitié à l'aide du logiciel Trint. Les retranscriptions automatiques faites par le logiciel ont ensuite été corrigées manuellement. Les connaissances, issues des lectures et enrichies de premières observations et des notes prises durant les entretiens, ont permis la constitution d'une grille d'analyse thématique. Chaque nouvelle lecture conduisant à une nouvelle observation ou une nouvelle idée a permis de modifier, compléter et préciser cette grille d'analyse. Des relectures sont ensuite effectuées afin d'identifier des verbatims qui ont été extraits et classés manuellement par thèmes et sous-thèmes dont ils venaient illustrer une idée ou un résultat. Chaque verbatim est rapporté à la personne qui l'a prononcé à l'aide d'un système de code identifiant la commune de résidence de la personne, son âge et la minute de l'entretien à laquelle elle l'a prononcé. Pour rapporter les propos tenus ou éclairer le comportement d'une personne, un pseudo est utilisé. Les noms de famille sont modifiés et renseignent sur leur lieu de résidence. Je me suis inspiré du travail de Pruvost (2007) qui choisit le nom de ses enquêtées selon leur grade dans la police. Les deux ou trois premières lettres des noms créés se rapportent à la commune de résidence. Par exemple, les habitant·es de Blaisy-Bas et Nexon ont un nom commençant respectivement par « Bla » et « Ne ». Le tableau des correspondances est détaillé en Annexe 1.

En première analyse, l'échelle choisie est celle de la personne et non du ménage. Les personnes entendues conjointement correspondent à deux individus distincts ayant des expériences hétérogènes. Par exemple, deux amies, interrogées ensemble lors d'un unique entretien adoptent des pratiques d'approvisionnement très différentes et ont livré des avis divergents s'agissant des transports collectifs et les commerces du centre-ville. Il en va de même pour les couples ; chaque membre est associé à un discours particulier. Ainsi, je quantifie un comportement ou avis sur l'ensemble de l'échantillon, à l'échelle de la personne (par exemple : « 57 parmi les 70 personnes

rencontrées disposent du permis de conduire »). Pour l'étude des pratiques sous le prisme du genre, les organisations et stratégies adoptées par couples rencontrés sont analysées à l'échelle du ménage. Pour ce cas, il est en effet nécessaire d'étudier les pratiques de l'une pour comprendre celle de l'autre.

Certaines informations quantitatives et catégorielles pour chaque personne rencontrée sont systématiquement reportées dans un tableau en Annexe 1. C'est le cas pour l'âge, l'ancienne profession, la possession ou non du permis de conduire et la fréquence des sorties pour s'approvisionner. Bien que non représentatives de la population française âgée de 70 ans et plus, ces données sont utilisées dans le but de quantifier des comportements observés au cours de l'enquête. Cela permet de rendre de compte, au sein de l'échantillon constitué, si un comportement de mobilité ou une stratégie d'adaptation observée constitue une situation isolée ou si plusieurs personnes se retrouvent dans ce cas de figure. Ce comptage de pratiques similaires ou d'avis comparables est uniquement valable dans le cadre situé de l'enquête. Tout au long de la thèse, une distinction est faite entre les pratiques observées parmi les personnes rencontrées et celles mises en évidence à une échelle nationale à partir des données de l'EMP. Est alors précisée l'échelle de l'analyse si « une majorité des personnes rencontrées », ou si « une majorité des personnes âgées de 70 ans et plus en France » adopte une stratégie particulière. Ces données quantitatives, extraites des entretiens, n'ont pas fait l'objet d'un questionnaire spécifique, mais sont identifiées dans les discours. Il est ainsi possible que, parmi des informations reportées, certaines soient manquantes pour quelques individus. La description que font les personnes de leurs pratiques n'est pas équivalente à leurs pratiques effectives. Des enquêtés ont pu, pour des raisons diverses, de manière consciente ou inconsciente, passer sous silence une partie de leur univers d'approvisionnement ou déformer un itinéraire adopté. Néanmoins les expériences et les pratiques des personnes mises en récit sont suffisamment proches de la réalité pour être analysées dans le cadre de cette étude.

1.2.4. *Les entretiens avec des acteur·rices public·ques et privé·es en charge de questions en lien avec l'approvisionnement ou l'accompagnement du vieillissement des personnes*

Des entretiens avec des acteur·rices, du commerce, des élus locaux, responsables de la mobilité ont été effectués afin de saisir la manière dont les enjeux d'accessibilité aux commerces pour achats étaient appréhendés sur le territoire. Sur les deux terrains d'étude ont été rencontrés :

- un maire et une élue de deux communes rurales polarisées, tous deux vice-président.es en charge de la mobilité au sein de leur Communauté de communes de rattachement ;

- une responsable en charge de la mobilité « inclusive » à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité de Bourgogne Franche-Comté ;
- un directeur de supermarché ;
- des vendeuses dans des épiceries de communes rurales ;
- une responsable d'Amap ;
- un expert de PROCOS, la fédération représentative du commerce spécialisé.

Hormis les discussions plus informelles avec les commerçant·es, tous les entretiens menés ont fait l'objet de la réalisation d'un guide d'entretien préalable. L'objectif était de déterminer si les enjeux de mobilité, d'approvisionnement et d'accès aux commerces d'une partie vieillissante de la population étaient identifiés par ces différents acteurs. Les rencontres avec les élu·es locaux·es ont également permis d'affiner les connaissances sur les territoires d'étude, de tels acteurs étant à même de relater les transformations successives. Dans les communes les moins peuplées, il s'est avéré que les personnes élues connaissent également bien les habitant·es : un premier entretien avec eux a pu constituer un point d'entrée sur le territoire. Elles ont pu évaluer le sérieux de ma recherche avant de contacter les résident·es âgé·es de 70 ans et plus avec une plus grande confiance. La présentation du sujet de recherche permet également de comprendre si les enjeux de la mobilité des personnes âgées et leur accessibilité aux commerces sont discutés au sein des instances politiques auxquelles ces élu·es prennent part. Dans l'affirmative, leur témoignage a permis de recenser les solutions de mobilités mises en place, leurs modalités d'organisation et leur champ géographique. Par ailleurs, les discours habitant·es – élu·es ont pu être croisés, les entretiens avec les personnes plus âgées de la commune étant parfois menés en parallèle. Les élu·es ont réagi aux difficultés mentionnées par les personnes rencontrées. De même, j'ai interrogé les résident·es sur leurs connaissances des services mis en place par la collectivité. Enfin, lorsque les élu·es interrogé·es faisaient aussi partie de l'échantillon des personnes enquêtées, j'essayais de comprendre leur double posture.

L'entretien avec le directeur d'un magasin très fréquenté par les personnes rencontrées avait pour but de comparer sa vision à celles livrées par la clientèle âgée rencontrée. Je cherche à savoir si les obstacles rencontrés par les personnes sont identifiés par la direction du commerce. Son discours, construit sur ses représentations de l'approvisionnement à la vieillesse, semble parfois en décalage avec les attentes particulières d'une clientèle plus âgée. Les discussions plus informelles avec les vendeur·ses, commerçant·es des commerces mentionnés par les personnes rencontrées m'ont permis d'aborder plus largement la nature de la fréquentation d'une clientèle plus âgée : la fréquence des visites, la taille des paniers ou encore les propos échangés. Si ces entretiens avec des acteur·rices

locaux·les m'ont apporté une plus grande connaissance du sujet, ils ne sont pas au cœur de cette thèse dont l'analyse se fonde principalement sur le récit des personnes âgées rencontrées.

1.3. Analyse quantitative de la mobilité quotidienne des personnes âgées en France

1.3.1. *Un panorama statistique de la mobilité pour achats à partir de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2018-2019*

Les données de mobilité quotidienne à l'échelle nationale permettent d'avoir une vue d'ensemble sur les déplacements pour achats des personnes en France. Elles constituent une ressource précieuse pour comprendre comment les personnes plus âgées se déplacent, où elles se rendent, si elles rencontrent des difficultés à se déplacer et si leurs pratiques de mobilité pour achats se distinguent de celle des personnes plus jeunes. L'analyse de la mobilité se fonde sur les données de l'EMP. L'enquête renseigne sur les déplacements effectués la veille du jour de l'enquête. Si la personne ne s'est pas déplacée la veille, les déplacements d'un autre jour de la semaine sont renseignés. Les individus *kish* qui n'apparaissent pas dans la table des déplacements sont ceux qui ne se sont pas déplacés au cours de la semaine précédant l'enquête (Tableau 5).

Tableau 5 : Volume de déplacements des individus *kish* de l'EMP en fonction de leur âge

	Nombre de personnes enquêtées (Total pondéré ¹⁹ , France entière)	Nombre de déplacements locaux
Individus <i>kish</i>	13 825 (59 millions)	45 169 ²⁰
Personnes de 70 ans et plus	3 084 (9,3 millions)	8 247
Personnes de 80 ans et plus	1 204 (3,6 millions)	2 599
Personnes de 90 ans et plus	176 (548 121)	288

Sources : EMP 2018-2019. Calculs et réalisation de l'auteurice.

¹⁹ Pour chaque individu de l'enquête, un coefficient de redressement est renseigné. Il est calculé de façon à ce que l'ensemble des enquêtés soit représentatif de la population nationale. Le total pondéré selon une caractéristique individuelle donnée correspond à l'ensemble des personnes de l'enquête répondant à cette caractéristique, pondéré par coefficient de redressement associé.

²⁰ Soit 180,9 millions de déplacements quotidiens pour un jour de semaine.

L'âge des personnes enquêtées varie de 5 à 103 ans. Les résultats exposés dans cet article sont une représentation à une échelle nationale des pratiques de mobilité des résident·es de France. Afin de rendre compte des pratiques de mobilité des personnes plus âgées, nous nous intéressons surtout à la population âgée de 70 ans et plus.

Les données sont analysées à l'aide du langage R et du logiciel RStudio adaptés aux traitements statistiques de bases de données. Des statistiques descriptives ainsi que des modèles d'analyses de relations multivariées sont effectués. Les deux modèles employés sont le modèle linéaire multivarié et le modèle logistique. Ils permettent ainsi d'estimer et de prévoir une variable à *expliquer* – quantitative ou booléenne – en fonction d'autres variables *explicatives*. Les modèles n'ont pas pour objectif de faire des projections ou de prévoir des variables à *expliquer*, mais de comprendre quelles caractéristiques individuelles, soit les variables explicatives, exercent une influence sur les pratiques de mobilité pour achats des personnes.

- Le modèle linéaire

Soit Y la variable quantitative à expliquer par le modèle. Les X_i représentent l'ensemble des k variables explicatives du modèle pouvant avoir une influence sur la variable Y . $(\alpha_1, \dots, \alpha_k)$ sont les coefficients correspondant à chaque variable X_i . Ces variables explicatives peuvent être qualitatives ou quantitatives. Dans ce second cas, la modalité j parmi les n valeurs possibles de $X_{i,j}$, prendra la valeur 1 à la modalité qui correspond à celle que l'on cherche à estimer et 0 pour les autres. On modélise alors Y en fonction des variables X_i selon la somme :

$$Y_k = \alpha_1 X_1 + \dots + \alpha_k X_k$$

- Le modèle logistique

On calcule la probabilité P d'obtenir le résultat positif d'une variable booléenne Y . Par exemple, on cherche à estimer, selon différentes caractéristiques de la personne, sa mobilité ou immobilité pour achats hebdomadaire. La variable Y peut être formulée « la personne a réalisé au moins un déplacement pour achat dans la semaine ». Est alors modélisé la probabilité de s'être déplacée, soit $P(Y = \text{"oui"})$. Elle s'exprime selon les mêmes variables à expliquer X_i , en calculant les paramètres $(\alpha_1, \dots, \alpha_k)$, tel que :

$$P(Y = \text{"oui"}) = \frac{\exp(\sum_i^n (\alpha_i X_i))}{1 + \exp(-\sum_i^n (\alpha_i X_i))}$$

1.3.2. Les variables de l'enquête mobilisées

Les variables mobilisées dans l'analyse quantitative portent sur plusieurs dimensions dont les données sont contenues dans quatre tables de données différentes. Sont présentées ci-dessous les

variables sollicitées dans le cadre de la thèse afin de mieux appréhender les comportements des personnes âgées :

- Les variables socio-économiques :
 - l'âge ;
 - le sexe ;
 - l'ancienne catégorie socioprofessionnelle ou l'actuelle lorsque les personnes sont toujours en activité, rassemblées en 6 catégories (Ouvrière - Agriculteur·rices exploitant·es - Artisan·es, commerçant·es, chef·fes d'entreprise - Cadres - Professions intermédiaires - Employé·es - Sans activité professionnelle de 60 ans et plus) ;
 - le type du ménage (personne seule - famille monoparentale - couple sans enfant - couple avec au moins un enfant - autre type de ménage) ;
 - le décile ou quartile du niveau de revenu par unité de consommation du ménage.

- Les données de mobilité :
 - la possession ou non du permis de conduire ;
 - la possession ou non d'une voiture.

- La caractérisation des lieux : de résidence, à l'origine et à destination d'un déplacement :
 - la densité de population (répartie en 4 degrés de densité) ;
 - la catégorie de la commune (ville centre – autre commune du pôle principal – pôle secondaire – commune de la couronne – commune hors influence des pôles) ;
 - la tranche d'aire d'attraction des villes (commune hors attraction des villes - aire de moins de 50 000 habitant·es - aire de 50 000 à moins de 200 000 habitant·es - aire de 200 000 à moins de 700 000 habitant·es - aire de 700 000 habitant·es ou plus - aire de Paris).

- La caractérisation des déplacements :
 - le mode de déplacement (voiture en tant que conducteur·rice ou passager·ère, vélo, à pied, en train, en bus du réseau urbain...) ;
 - la distance de déplacement ;
 - le jour, l'heure de départ ;
 - le motif de déplacements (travail, étude, rendre visite à un proche, démarches administratives, achats...).

Pour les achats, ce motif se décline en deux catégories :

- Se rendre dans une grande surface ou un centre commercial (y compris boutiques et services ;
- Se rendre dans un centre de proximité, petit commerce, supérette, boutique, services.

L'ensemble de ces variables qualitatives et quantitatives sont exploitées afin de rendre compte des différentes pratiques de mobilité pour achats selon le lieu de résidence et les caractéristiques socioprofessionnelles.

Le terme employé dans l'EMP de 2018-2019 pour appréhender les difficultés à se déplacer est la « gêne », soit le fait d'être gêné pour réaliser un déplacement. Le fait de rencontrer une gêne est renseigné par les personnes enquêtées selon leur perception et leur expérience. Nous reconnaissons le caractère subjectif de l'auto-évaluation des difficultés à se déplacer certaines pouvant être exacerbées, d'autres sous-estimées. La littérature souligne parfois une surestimation des personnes âgées de leur capacité à franchir des obstacles en marchant (Noel *et al.*, 2011). De même, les caractéristiques socio-économiques et le sexe de la personne sont des facteurs pouvant avoir une influence sur « l'auto-estimation des capacités cognitives » chez les conducteurs et conductrices de 70 ans et plus (Lafont *et al.*, 2016). Cependant, la déclaration des personnes recensées dans l'enquête sur leurs gênes donne un aperçu général des difficultés rencontrées au sein de la population à une échelle nationale.

Les enquêtés répondent dans le questionnaire administré à la question suivante :

« Êtes-vous gêné(e) physiquement ou limité(e) dans vos déplacements hors de votre domicile
(quel que soit le mode de transport utilisé) ? »

Aucune définition de la gêne n'est apportée dans cette première question. Toutefois, celle-ci oriente le répondant vers la dimension physique du déplacement. Dans la documentation de l'enquête, la question correspond à la variable nommée « gêne physique ». La formulation choisie traduit la pensée des concepteur·ices du questionnaire de mettre l'accent sur les troubles physiques. Le questionnaire prévoit quatre modalités de réponses possibles :

- 1 : Oui, gêné(e), mais vous pouvez vous déplacer seul(e) sur tous les itinéraires ;
- 2 : Oui, gêné(e), vous ne pouvez vous déplacer seul(e) que sur certains itinéraires ;
- 3 : Oui, gêné(e), vous ne pouvez pas vous déplacer seul(e) ;
- 4 : Non, vous n'êtes pas limité(e) dans vos déplacements.

Cette question est ensuite déclinée à différents modes de déplacements et la gêne peut concerner différents aspects du déplacement : monter/descendre d'un véhicule ; lire un plan ;

monter/descendre une marche ; etc. En adaptant la définition du CNRLT, nous pouvons dans un premier temps définir la gêne pour se déplacer comme « une situation désagréable, imposant une contrainte à [la personne] ; un obstacle empêchant [son déplacement] »²¹. L'origine de cette gêne peut être extérieure à la personne, ou au contraire, inhérentes à ses conditions individuelles.

Dans le questionnaire, une seconde question permet de préciser l'origine de la gêne, proposant des réponses préétablies :

« Êtes-vous gêné(e) dans vos déplacements du fait ? »

1. D'un problème de santé de longue durée ;
2. D'un problème de santé temporaire ou d'une grossesse ;
3. De difficultés de langue française ;
4. De son âge.

Toutes les réponses suggérées ici reposent sur les caractéristiques individuelles des personnes. Or, cette interprétation consiste à attribuer à la personne répondante l'entière responsabilité d'être limitée dans ses déplacements, sans considérer l'environnement. Formulée ainsi, l'interprétation des difficultés ne permet donc pas de considérer l'offre de mobilité et l'aménagement de résidence des répondant·es comme des obstacles. Par ailleurs, l'âge est considéré ici comme une raison commune de difficultés puisqu'elle figure parmi les quatre réponses standards du questionnaire. Chez les adultes²², l'âge, sous-entendu ici le grand âge, semble être associé de façon quasi mécanique à une mobilité physique contrariée. Au vu des formulations adoptées dans l'enquête, nous considérons que la variable « gêne », telle qu'elle est conçue dans l'enquête, se rapporte à une déficience individuelle de la personne. Nous faisons l'hypothèse, que lorsqu'une personne plus âgée déclare qu'elle subit une gêne dans certains déplacements, elle fait davantage écho à des troubles physiques survenus en vieillissant qu'à la faiblesse de l'offre en transports en commun sur les trajets en question. Par ailleurs, dans les analyses statistiques des données, nous ne faisons pas de distinction entre les sources de gêne. En effet, il semble délicat de savoir si une personne âgée de plus de 80 ans, atteinte par exemple de sclérose en plaques depuis plus de 20 ans, répondrait que sa gêne a pour origine, son âge, ou un problème de santé de longue durée. En outre, quelle que soit la source de sa gêne, la réalité de son expérience du déplacement est la même.

²¹ Site du CNRLT, <https://www.cnrtl.fr/definition/gêne> consulté en janvier 2024.

²² Nous laissons de côté l'effet de l'âge chez les enfants et les personnes mineures sur les possibilités de se déplacer seul·e.

Appréhendée ainsi, la variable gêne dans l'EMP nous permet de mettre en évidence le poids des déficiences physiques, de la fatigue ou des troubles moteurs ou sensoriels sur la mobilité pour achats des personnes vieillissantes.

1.3.3. *Articulation des statistiques avec les observations qualitatives*

L'articulation entre analyses quantitatives et qualitatives possède différents avantages. Une première description statistique des données de mobilité des personnes de 70 ans et plus à l'échelle nationale permet de mettre en évidence l'importance des achats dans la mobilité quotidienne. Mieux comprendre comment les personnes âgées se déplacent, avec quels modes et pour quels lieux d'achats, fournit un cadre qui aide à construire l'analyse qualitative. L'analyse en amont du travail de terrain livre un premier aperçu de pratiques généralisées à l'échelle de la population française. Comparer les comportements de mobilité entre différentes classes d'âge permet de mettre en évidence des comportements qui seraient spécifiques aux personnes plus âgées.

Une seconde analyse de ces mêmes données de mobilité en aval de la conduite des entretiens appuie dans ce cas les discours individuels. Du travail de terrain ressortent des pistes de réflexions quant à l'influence des caractéristiques socio-économiques sur les pratiques d'approvisionnement. Certaines d'entre elles sont consolidées par une analyse statistique effectuée sur un plus grand nombre de personnes enquêtées. Les analyses successives des données de l'EMP et du matériau qualitatif appuient conjointement la démonstration et ne sont pas présentées de manière dissociée au sein de la thèse. L'effet générationnel joue un rôle important sur la mobilité de la population plus âgée. Seules trois années se sont écoulées entre la réalisation de l'EMP et les entretiens menés pour la thèse. Je considère ainsi qu'un rapprochement est possible entre les pratiques de mobilité des personnes rencontrées lors de mon travail de terrain et celles des personnes enquêtées à l'échelle nationale. Il existe toutefois une légère approximation qui consiste à dire qu'une personne de 80 ans avec qui j'ai réalisé l'entretien en 2022 appartient à la même génération qu'une personne du même âge recensée dans l'EMP de 2018-2019 et pour qui les comportements de mobilité peuvent être comparés. Je garde également à l'esprit que l'analyse statistique reflète le comportement des personnes à un instant t et ne dit rien de l'évolution des pratiques au regard du vieillissement individuel. L'influence du vieillissement peut-être partiellement interprétée comme l'effet de l'âge sur les pratiques. Cette analyse intègre également un effet générationnel à prendre en compte. En effet, les pratiques de mobilité ou de consommation durant les étapes successives du cycle de vie peuvent varier d'une génération à l'autre. Il paraît pertinent de comprendre les pratiques d'approvisionnement au regard de l'offre commerciale présente sur le territoire de résidence des personnes à différentes phases de leur vie.

1.4. Les sources de données mobilisées pour caractériser l'évolution de l'offre commerciale des aires de Limoges et Dijon

Afin de rendre compte de l'offre commerciale présente sur les aires d'attractivité de Limoges et Dijon, les données localisées de la base Sirene de septembre 2021 sont mobilisées. Ces données rassemblent l'intégralité des entreprises présentes sur le territoire français ainsi que la domiciliation de leurs établissements. Actualisées chaque mois, elles sont en libre accès et disponibles sur le site data.gouv. Parmi l'ensemble des entreprises recensées, seules celles exerçant une activité de commerce sont exploitées : ces entreprises sont extraites et distinguées entre elles grâce au code de l'activité principale de l'établissement (APE) et à la nomenclature des activités françaises (NAF) qui leur sont associés. Le commerce de détail relève du numéro APE 47, distingué dans le cadre de cette thèse selon les catégories suivantes :

- les épiceries et supérettes ;
- les supermarchés ;
- les hypermarchés et grandes surfaces ;
- les commerces alimentaires spécialisés ;
- les commerces de loisir et jardinage ;
- la vente de vêtements et accessoires ;
- les marchés.

Ces données récentes et géolocalisées permettent un premier diagnostic de l'offre actuelle sur les deux terrains d'étude. Pour rendre compte de l'évolution des commerces de détail sur le temps long, les informations de 2021 sont comparées à des données issues d'enquêtes ayant une plus grande profondeur historique, à savoir les bases permanentes des équipements (BPE) de l'Insee. Ces bases répertorient le nombre et la nature des équipements et services marchands ou non, à l'échelle de chaque commune. Elles succèdent aux inventaires communaux réalisés tous les sept à huit ans, et dont le dernier a été réalisé en 1998. L'ancienneté résidentielle des personnes rencontrées sur les terrains est d'environ 40 ans en 2022. Nous avons alors voulu comparer l'offre actuelle à celle présente lors de la date d'installation résidentielle moyenne des enquêtées, soit celle de l'inventaire communal de 1988. Les données de 1988, 1998 et 2021 sont nettoyées et harmonisées de manière à pouvoir être jointes²³. La comparaison porte principalement sur la présence et le nombre de boucheries, de boulangeries, de supérettes, de magasins de vêtements, de supermarchés et d'hypermarchés, à l'échelle communale. L'analyse de ces données a permis de

²³ Pour certaines communes, les noms ne sont pas orthographiés de manière similaire et le découpage communal a changé.

constater que plusieurs dates d'ouverture ou de création des commerces recensés dans la base de géosirène étaient incorrectes. Nous avons ainsi consulté des inventaires communaux plus anciens, de 1970 et 1979-1980, afin de préciser l'époque d'apparition des grandes et moyennes surfaces sur les territoires étudiés. La vérification est plus complexe pour les commerces spécialisés : boucheries, boulangeries. Le cas échéant, nous retenons l'échelle de la commune pour illustrer leur évolution. Pour chaque année 1988, 1998 et 2021, la présence de boucherie et de boulangerie est caractérisée selon trois catégories :

- aucune offre ;
- au moins une boucherie ou une boulangerie ;
- présence d'au moins une boucherie et une boulangerie.

Pour les grandes et moyennes surfaces, dont l'offre est plus stable, nous gardons l'information de leur position géographique et comparons l'offre géolocalisée pour ces trois dates.

La diversification des sources d'informations destinées à rendre compte de l'offre commerciale conduit à des représentations cartographiques différentes. Pour les cartes proposées au chapitre suivant, la présence ou non de boucherie et charcuterie à l'échelle communale est illustrée par un aplat de couleur. Des pictogrammes précisent l'emplacement des grandes et moyennes surfaces.

Enfin, nous nous référons à l'indicateur proposé par l'Inrae-Cesaer, en partenariat avec l'ANCT (2019), qui permet de distinguer des niveaux de centralités urbaines au sein des aires de Limoges et Dijon et selon les équipements et services proposés au sein de la commune. La construction de la typologie se fonde sur les données de la Base Permanente des équipements de 2021. Elle distingue cinq niveaux de centralité :

- Les communes non-pôles, qui possèdent des équipements et des services, mais leur offre est insuffisante par rapport à celle des communes identifiées comme centres (niveau 1) ;
- Les centres locaux d'équipements et de services, qui proposent environ une douzaine d'équipements du quotidien et, ou de proximité (coiffeur, école élémentaire, restaurant, boulangerie, artisans du bâtiment), (niveau 2) ;
- Les centres intermédiaires d'équipements et de services, qui offrent une trentaine de commerces et services, faisant de ces centres de véritables foyers d'activité du quotidien (offre de soin de premier recours complète, activité commerciale renforcée, etc.), (niveau 3) ;
- Les centres structurants, qui proposent une quarantaine d'équipements supplémentaires, certains essentiels, mais dont le recours n'est pas quotidien : équipements commerciaux

plus spécialisés (librairie, épicerie, magasin de chaussures, de sports, d'électroménager ou d'ameublement), hôtels, agences de travail temporaire, (niveau 4) ;

- Les centres majeurs, qui offrent les services les plus rares tels que la grande distribution et certaines spécialités médicales hospitalières, des services de l'aide sociale aux personnes fragiles, des tribunaux, des établissements universitaires et de grands équipements sportifs et culturels, (niveau 5).

La caractérisation des communes de résidence des personnes rencontrées selon la typologie proposée rend compte des liens entre différents territoires. Nous identifions les pôles secondaires et les centralités commerciales dans le chapitre suivant.

2. Terrains d'étude et profils des personnes rencontrées

2.1. Diversité des contextes résidentiels couverts

Les personnes rencontrées résident sur 21 communes différentes, réparties entre les deux aires de Limoges (6) et de Dijon (15). Ces communes se situent pour la très grande majorité en dehors des pôles urbains. Cependant, trois communes de la proche banlieue de Dijon ont été choisies dans une volonté de mieux caractériser des pratiques qui seraient propres aux territoires périurbains et ruraux polarisés.

2.1.1. *Les communes peu denses qui composent les terrains*

Le niveau de densité des communes se fonde sur la grille communale de densité proposée par l'Insee dont la dernière a été mise à jour en 2022. Quatre niveaux de densité sont distingués (Tableau 6).

Tableau 6 : Niveaux de densité des communes de résidence des personnes rencontrées

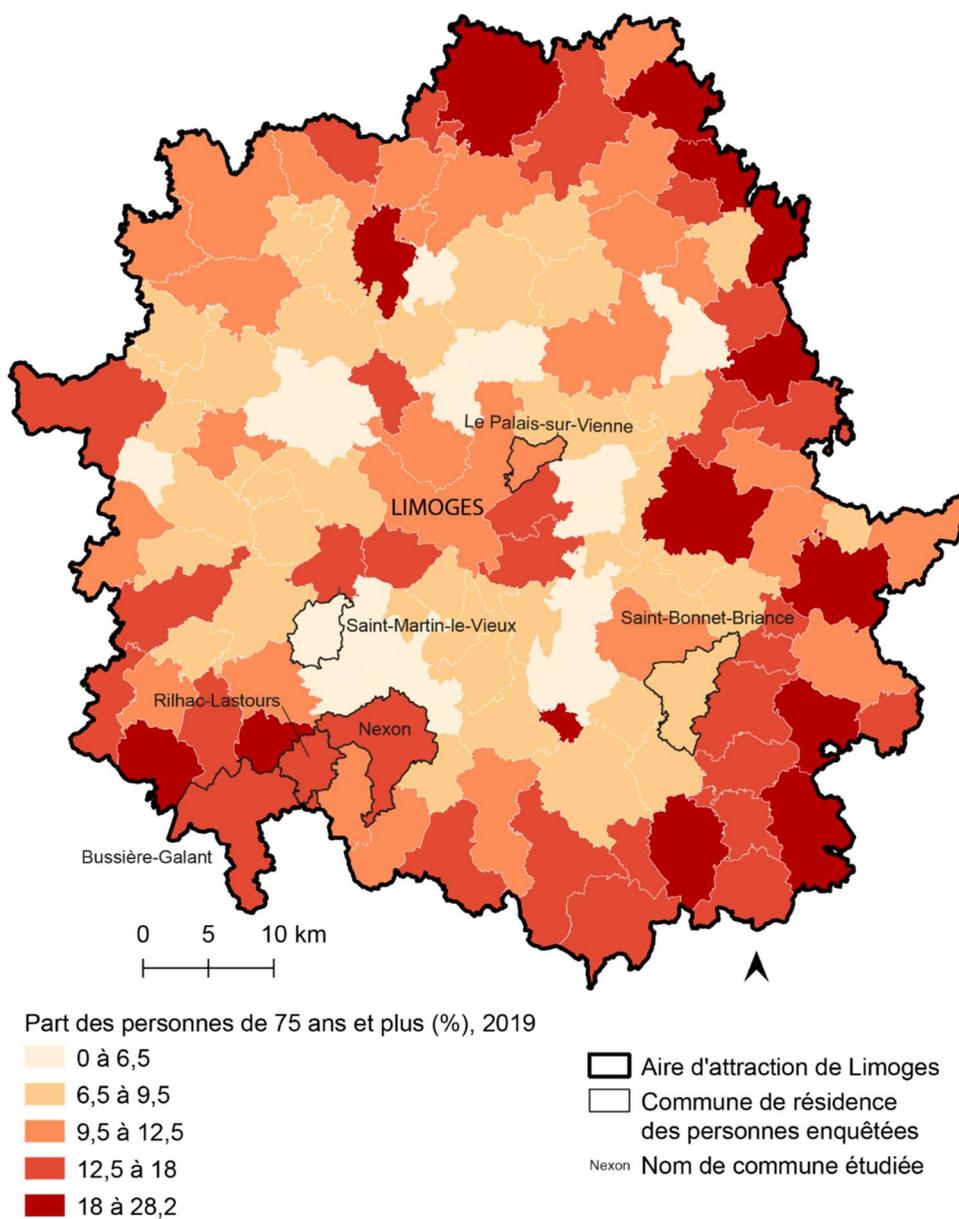
Niveau de densité	Aire d'attraction de Dijon	Aire d'attraction de Limoges
Communes densément peuplées	Talant	
	Saint-Apollinaire	
Communes de densité intermédiaire	Quetigny	Le Palais-sur-Vienne
	Arc-sur-Tille	
Communes peu denses	Asnières-lès-Dijon	
	Blaisy-Bas	Buissière Galant
	Chambeire	Nexon
	Izeure	Saint-Martin-le-Vieux
	Labergement-Foigny	
	Messigny-et-Vantoux	
	Remilly-sur-Tille	
	Saint-Seine-l'Abbaye	
		Bligny-le-Sec
Communes très peu denses	Curtil-Saint-Seine	Saint-Bonnet-Briance
	Turcey	

Source : Insee, 2022. Réalisation de l'auteurice.

2.1.2. Des vieillissements hétérogènes

Nos terrains d'étude donnent à voir des trajectoires de vieillissement de la population différentes selon les communes. Dans cette partie, deux indicateurs sont utilisés pour caractériser le vieillissement du territoire : la part des personnes de plus de 75 ans sur la population totale (Carte 3 et Carte 5) et le taux d'évolution annuel de cette catégorie d'âge (Carte 4 et Carte 6). Les cartes dessinent alors des structures démographiques différentes entre les aires et Limoges et Dijon, mais également entre les communes au sein de ces aires. À l'instar des données nationales (Observatoire des territoires, 2021 ; Blanchet, 2017), la part des personnes âgées de 75 ans et plus est plus importante dans les communes très peu denses ainsi que dans certaines communes de proche banlieue de pôle limougeaud (Carte 3). La structure par âges de l'aire de Limoges illustre bien les projections de Ghékière (2006) et le vieillissement des différentes vagues d'urbanisation autour du pôle urbain (Carte 6).

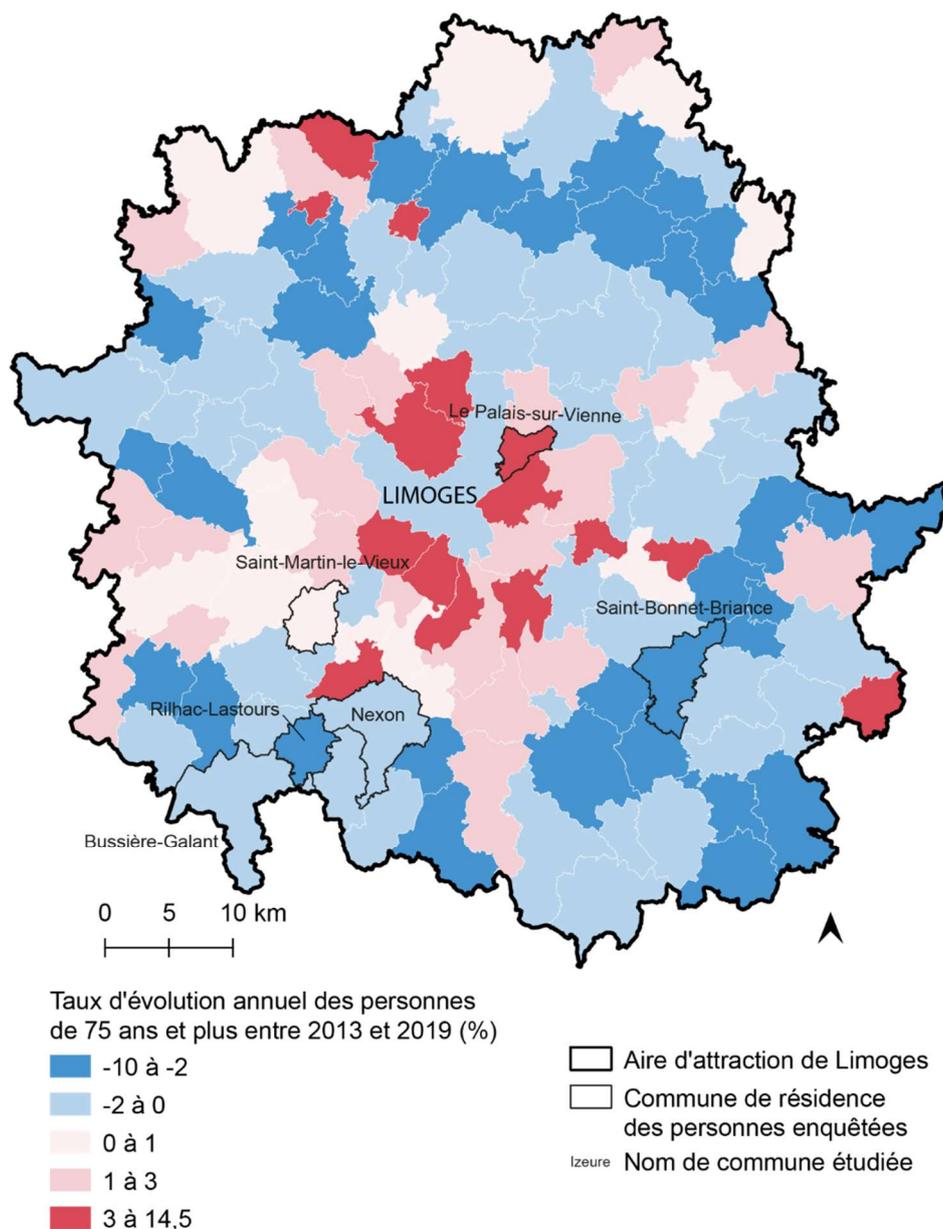
Carte 3 : Répartition spatiale des personnes âgées de 75 ans et plus – Aire de Limoges



Sources : Insee - Observatoire des territoires, 2019

Réalisation : QGIS, A. Brachet, 2024

Carte 4 : Évolution de la part des personnes âgées de 75 ans et plus – Aire de Limoges



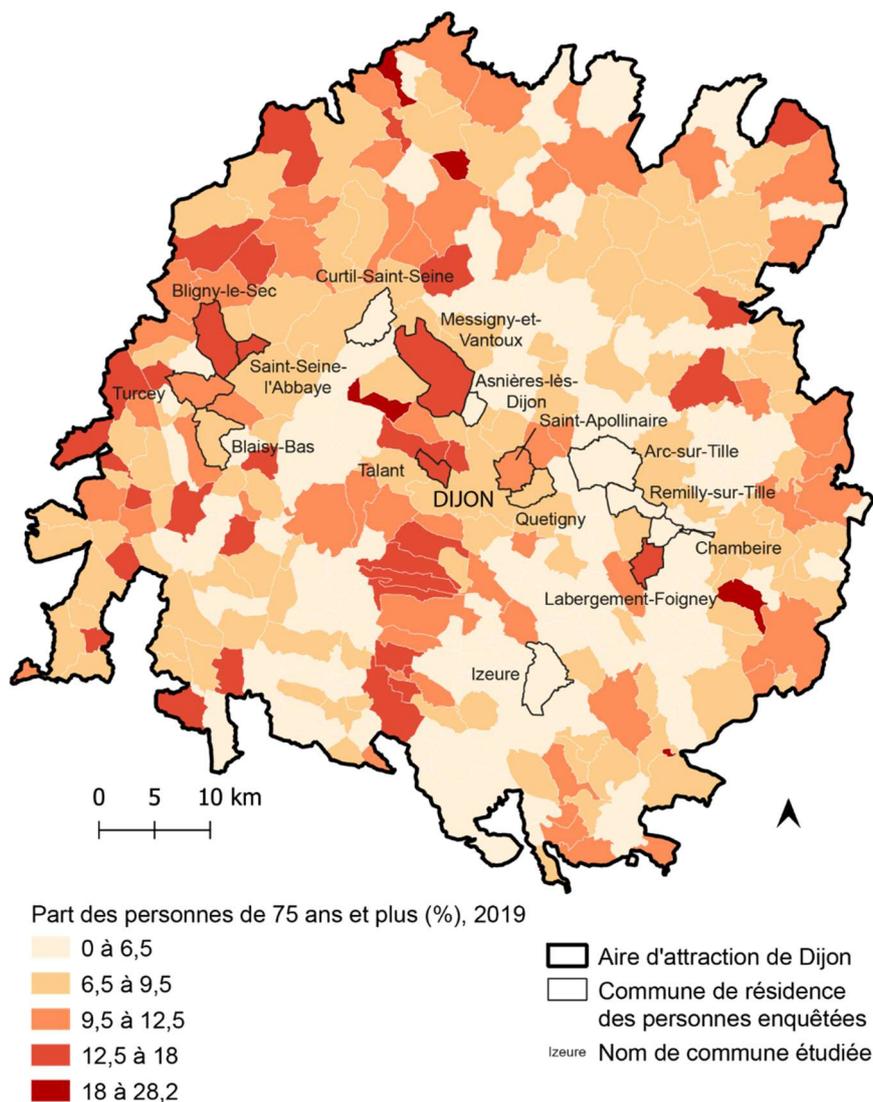
Sources : Insee - Observatoire des territoires, 2013 -2019

Réalisation : QGIS, A. Brachet, 2024

La population de l'aire dijonnaise est plus jeune que la population nationale avec une part de personnes âgées de plus de 75 ans inférieure à la moyenne française. Elles sont surreprésentées dans les communes plus rurales au nord-ouest de l'aire (Carte 3). Les communes de seconde couronne connaissent un peuplement important depuis ces dernières décennies, à l'instar d'Arc-sur-Tille dont la population a plus que doublé entre les années 1970 et 2010 (Carte 6). Les structures démographiques de Blaisy-Bas et de Chambeire ne correspondent ni à celles des autres communes rurales polarisées où le vieillissement marqué diminue ni aux communes périurbaines plus jeunes dont la part des personnes plus âgées augmente. En effet, Blaisy-Bas a connu un léger sursaut

démographique autour de 2015. Quant à Chambeire, la population ne cesse d'augmenter depuis les années 2000 avec un bond de 160 % du nombre d'habitantes entre 2007 et 2021. La commune de Talant se distingue quant à elle, par une part importante de personnes âgées, part qui n'augmente que faiblement. Cette situation pourrait s'expliquer par un développement de la commune plus précoce dont la population stagne, voire diminue depuis les années 1990.

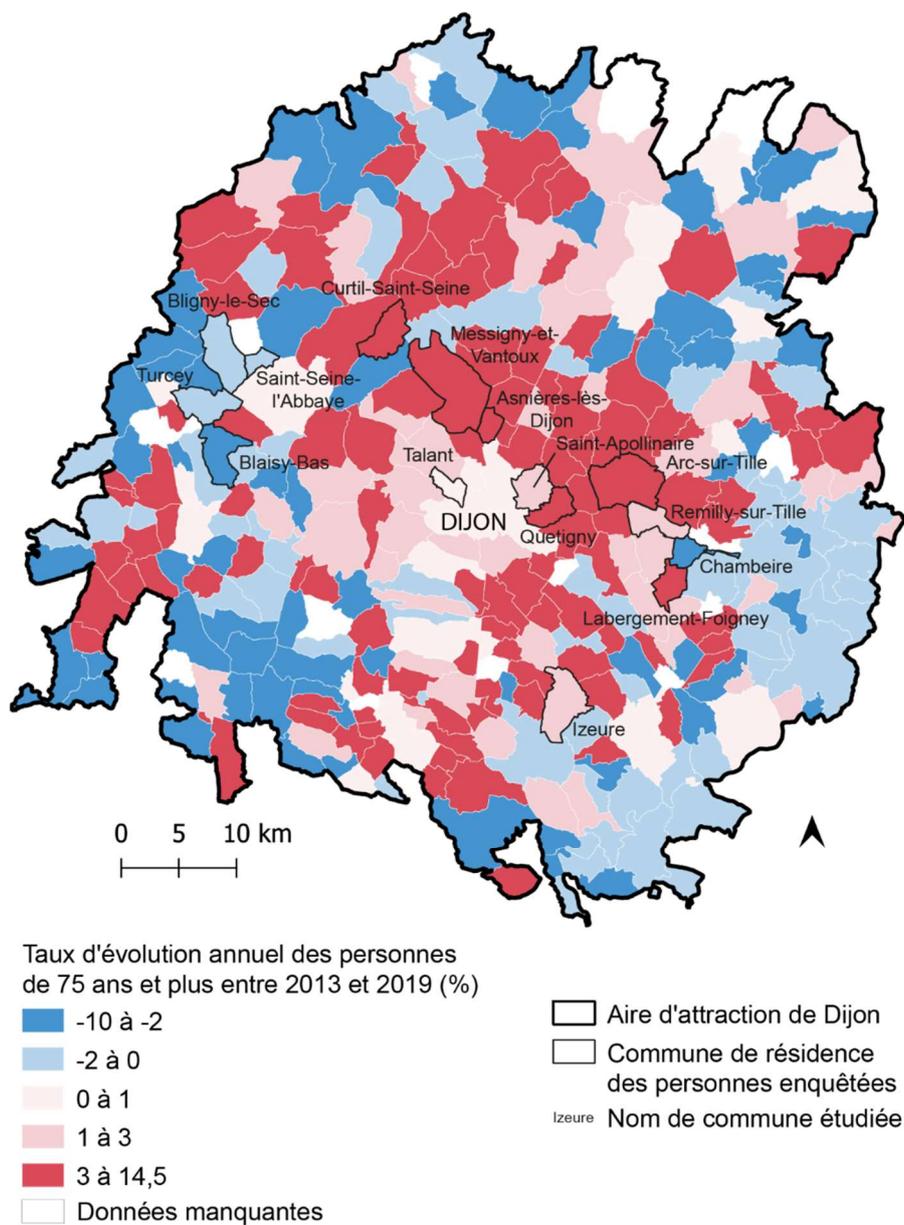
Carte 5 : Répartition spatiale des personnes âgées de 75 ans et plus – Aire de Dijon



Sources : Insee - Observatoire des territoires, 2019

Réalisation : QGIS, A. Brachet, 2024

Carte 6 : Évolution de la part des personnes âgées de 75 ans et plus – Aire de Dijon



L'ensemble des communes de l'enquête peuvent être rassemblées de manière schématique en trois trajectoires démographiques distinctes :

- Une première catégorie rassemble les communes rurales polarisées les plus éloignées des pôles, de faible ou très faible densité. La part des personnes de 75 ans et plus y est importante, mais diminue annuellement. Elle est composée des communes de Buisnière-Galant, Rilhac, Nexon en Haute-Vienne et/ou Bligny-le-sec et Saint-Seine-l'Abbaye en Côte d'Or. Ces communes connaissent un faible renouvellement démographique et la

diminution annuelle de la part des personnes plus âgées s'explique davantage par leur décès que l'installation de ménages plus jeunes.

- Une deuxième catégorie regroupe des communes périurbaines (de seconde couronne) : Arc-sur-Tille, Remilly-sur-Tille, Curtil-Saint-Seine, Izeure, dans l'aire de Dijon, ou Saint-Martin-le-Vieux pour celle de Limoges entrent dans cette catégorie. Elles sont fortement urbanisées à partir des années 1970 et jusqu'aux années 2000. Aujourd'hui, la part des ménages jeunes dans la population reste importante. Toutefois, elles connaissent un fort vieillissement de leur population, avec une augmentation annuelle des plus de 75 ans parmi les plus importantes.
- Les communes de proches banlieues, Saint-Apollinaire, Quetigny ou encore Le Palais-sur-Vienne représentent une troisième catégorie. Elles accueillent une part importante de personnes âgées au sein de leur population et cette part augmente annuellement. Ayant connu un fort peuplement dans les années 1970 – 1980 et/ou 1990, leur nombre d'habitant·es stagne depuis. Le vieillissement de la population résidente participe de l'augmentation annuelle de la part des personnes âgées de 75 ans et plus. Nous observons ainsi un vieillissement « par le haut », dû à une forte présence de générations atteignant 75 ans (Dumond, 2006, p.32).

2.1.3. *Concentration de l'offre commerciale autour de la ville centre et des centralités locales*

Sur les 21 communes qui composent le terrain d'étude, la moitié ne propose aucun commerce à ses habitant·es. En dehors des communes de Talan, Quetigny, Saint-Apollinaire et du Palais-sur-Vienne, deux communes peu denses accueillent un supermarché et une gamme de commerces spécialisés : Nexon et Arc-sur-Tille. Elles représentent ainsi des bourgs ruraux ou périurbains qui polarisent une partie des déplacements des communes alentour. Quatre autres communes peu denses, Saint-Seine-l'Abbaye, Izeure, Messigny-et-Ventoux et Asnières-les-Dijon disposent d'une offre commerciale composée de deux ou trois commerces : épicerie, boulangerie, boucherie ou encore magasins de bricolage/jardinage. Cette seule offre à l'échelle de la commune ne répond pas à l'ensemble des besoins des résident·es en matière d'approvisionnement. Il convient alors de présenter la structure de l'offre commerciale sur un territoire plus large que celui de la commune. En reprenant la typologie de l'Inrae-Cesaer présentée dans la partie précédente, les aires urbains sont maillées de centralités hiérarchisées qui peuvent centraliser des déplacements pour s'approvisionner.

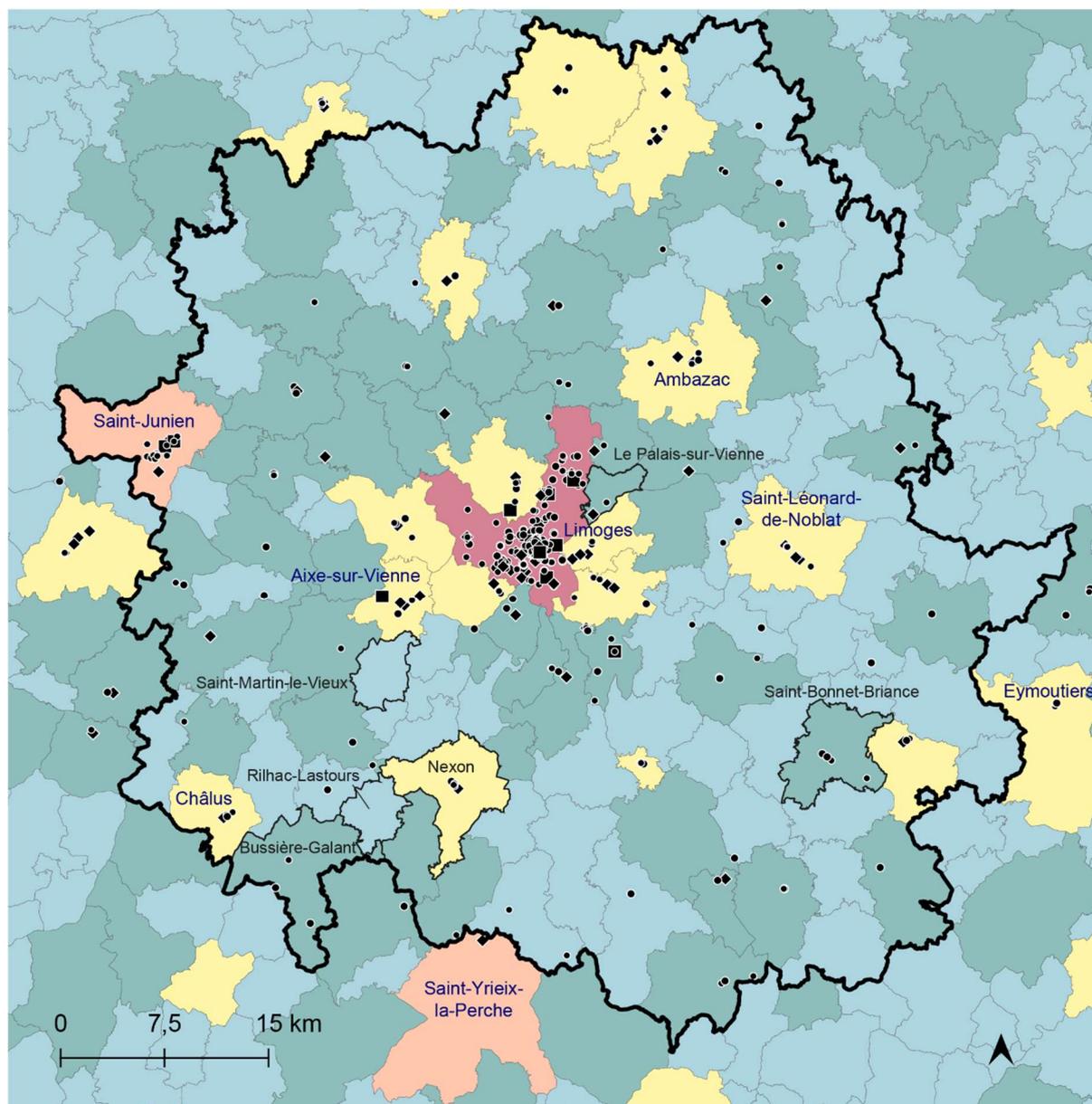
Nous distinguons l'offre selon le type de centralité (Carte 7 et Carte 8).

- Les pôles urbains de Limoges et Dijon (les villes et leurs banlieues) concentrent une part importante de l'offre commerciale de l'ensemble de leurs aires. Ils rassemblent la majorité des commerces et proposent une diversité d'offre. Les produits du quotidien ou plus exceptionnels sont vendus, pour des gammes de prix et de qualité étendues. Sans les opposer, nous distinguons l'offre de centres-villes de celle de la périphérie.
 - Les centres-villes accueillent un ensemble de commerces spécialisés le long de rues piétonnes (en particulier à Dijon), mais également des centres commerciaux comme Saint-Martial à Limoges. Les halles proposent également une offre de denrées alimentaires variées.
 - Les autres communes du pôle accueillent également des centres commerciaux ou zones d'activités commerciales, souvent constituées autour des implantations d'hypermarchés (Procos, 2019) en périphérie de la ville. Ces zones commerciales sont accessibles presque exclusivement en voiture et se caractérisent par de larges parkings. Au nord de Limoges se situe « la zone nord », nommée ainsi lors des entretiens, centrée autour de l'hypermarché E. Leclerc. À 4 km au nord, Family Village regroupe une trentaine de commerces, accessibles en voiture. Au sud de Limoges, deux autres zones commerciales sont présentes. La première, à la sortie de Limoges sur la commune de Feytiat accueille diverses moyennes surfaces et commerces spécialisés. La seconde, centrée autour de l'hypermarché, constitue un pôle commercial important. Du côté de Dijon, nous retrouvons la Toison d'Or, apparue en 1990, composée de 172 commerces et des galeries marchandes de la grande surface. Au sud, les hypermarchés de Quetigny ou Chenôve s'accompagnent également de galeries marchandes et constituent des zones commerciales attractives.
- De tailles inférieures, les centralités secondaires disposent également des grandes surfaces en périphérie de la ville et des commerces spécialisés dans leur centre-ville. À l'ouest de Dijon nous trouvons Pouilly en Auxois ou les Lausmes et Auxonne à l'est. En Haute-Vienne, la ville de Saint-Yrieix représente une centralité secondaire importante.
- Les bourgs proposent également une offre de supermarchés. En Haute-Vienne, les communes d'Aixe-sur-Vienne, de Nexon, de Châteauneuf-la-Forêt, Saint-Léonard-de-Noblat ainsi que Châlus représentent aujourd'hui des centralités locales pour s'approvisionner par la présence de supermarchés (Carte 7). En Côte d'Or, Somberton, Is-sur-Tille ainsi que Genlis proposent un niveau d'offre commerciale centralisant les déplacements pour achats des communes alentour (Carte 8). Ces centralités locales

polarisent ainsi les communes des deux aires d'étude à une échelle plus locale. Dotées d'une ou plusieurs moyennes surfaces, les bourgs proposent également une offre de boulangerie, boucherie, épicerie, fleuriste, voire parfois des magasins de prêt-à-porter et de bricolage. Les marchés hebdomadaires ou foires mensuelles prennent également place dans ces bourgs. Il faut néanmoins souligner que leurs fréquence et taille ont diminué, tout comme le nombre de commerces spécialisés dans les centres-bourgs.

- Enfin, les communes présentées comme des centres locaux dans la typologie de l'Inrae-Cesaer dont font partie 6 communes du terrain de l'enquête, ne représentent pas toutes des lieux pour s'approvisionner. Si c'est le cas pour Arc-sur-Tille, Saint-Seine-l'Abbaye ou encore Messigny-et-Vantoux. Il n'en est pas autant pour les communes de Buisnière-Galant ou Blaisy-Bas. Cette dernière constitue à ce titre cas particulièrement intéressant dans cette thèse puisque la dernière épicerie de l'ancienne rue marchande, nommée « Chez les filles » a fermé ses portes 6 mois avant la réalisation des entretiens.

Carte 7 : Offre commerciale actuelle et centralités locales – Aire de Limoges



Types de centralités des communes

- Commune non centre
- Centre local d'équipements et de services
- Centre intermédiaire d'équipements et de services
- Centre structurant d'équipements et de services
- Centre majeur d'équipements et de services

Ambazac Commune d'intérêt des personnes enquêtées

Principaux commerces

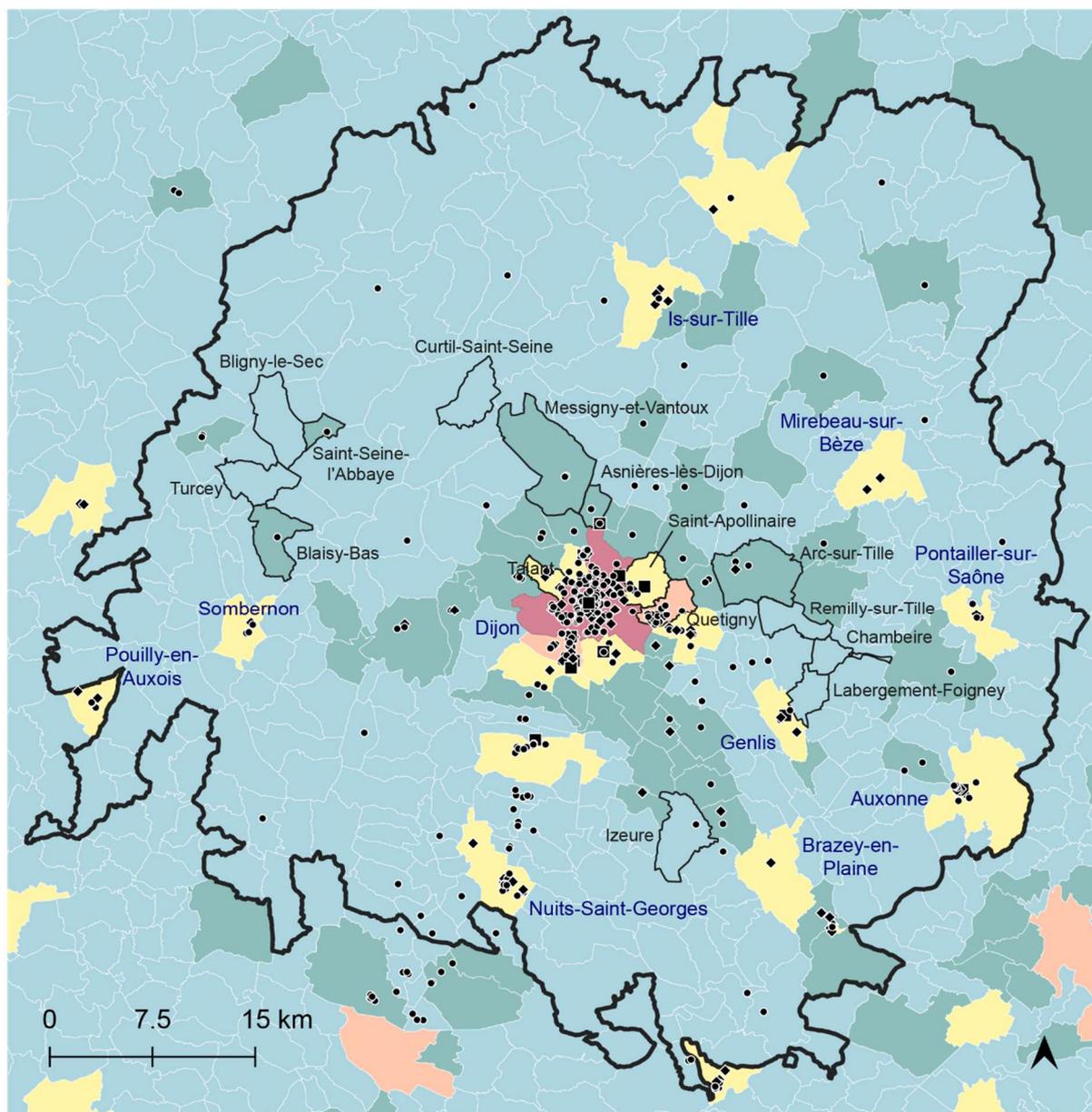
- Hypermarché
- ◆ Supermarché
- Superette et commerce spécialisé

Aire d'attraction de Limoges

Communes de résidence des personnes enquêtées

Nexon Nom de commune étudiée

Carte 8 : Offre commerciale actuelle et centralité locale – Aire de Dijon



Types de centralités des communes

- Commune non centre
- Centre local d'équipements et de services
- Centre intermédiaire d'équipements et de services
- Centre structurant d'équipements et de services
- Centre majeur d'équipements et de services
- Commune d'intérêt des personnes enquêtées

Principaux commerces

- Hypermarché
- Supermarché
- Superette et commerce spécialisé
- Aire d'attraction de Dijon
- Communes de résidence des personnes enquêtées
- Izeure Nom de commune étudiée

Sources : Géosirène 2021, Inrae-Cesaer - ANCT 2019

Réalisation : QGIS, A. Brachet, 2024

Les formes de ventes alternatives à la grande distribution et au commerce traditionnel, telles que les Amap, les épiceries associatives ou encore les ventes directes ne sont pas renseignées au sein des bases de données exploitées. En effet, la précision des activités et des équipements présents ne permet pas de distinguer la nature des associations présentes ou encore si une exploitation agricole pratique la vente directe. Leur présence sur le territoire est identifiée par les discours des personnes rencontrées et les observations sur le terrain. C'est à cette occasion que j'apprends l'existence d'une Amap présente sur la commune d'Arc-sur-Tille, d'une épicerie associative à Saint-Bonnet-Briance (Le Cabas), d'un drive agricole que fréquente les résidentes de Curtil-Saint-Seine, ou encore des ventes directes de viande à la ferme à Saint-Martin-le-Vieux, Turcey et Nexon. De même, les offres de drive ne sont pas répertoriées dans les bases de données sollicitées, bien que la grande majorité des hypermarchés proposent un service de drive et de livraison à domicile. Nous retrouvons en outre ces services dans certains supermarchés des bourgs du territoire d'étude, notamment Genlis, Sombornon ou Nexon, qui sont sollicités par des personnes de l'enquête. Concernant la vente à distance et la livraison, les entreprises sont renseignées à l'emplacement de leur siège social, ce qui ne renseigne en rien de la couverture spatiale des livraisons à domicile. Une analyse des services de livraison des plus gros distributeurs en France permet de révéler une disparité de l'offre au sein du territoire d'étude, ce point est approfondi au chapitre 6. Enfin, la majorité des communes peu denses et très peu denses sont traversées par des tournées de commerces ambulants dans l'aire limougeaude.

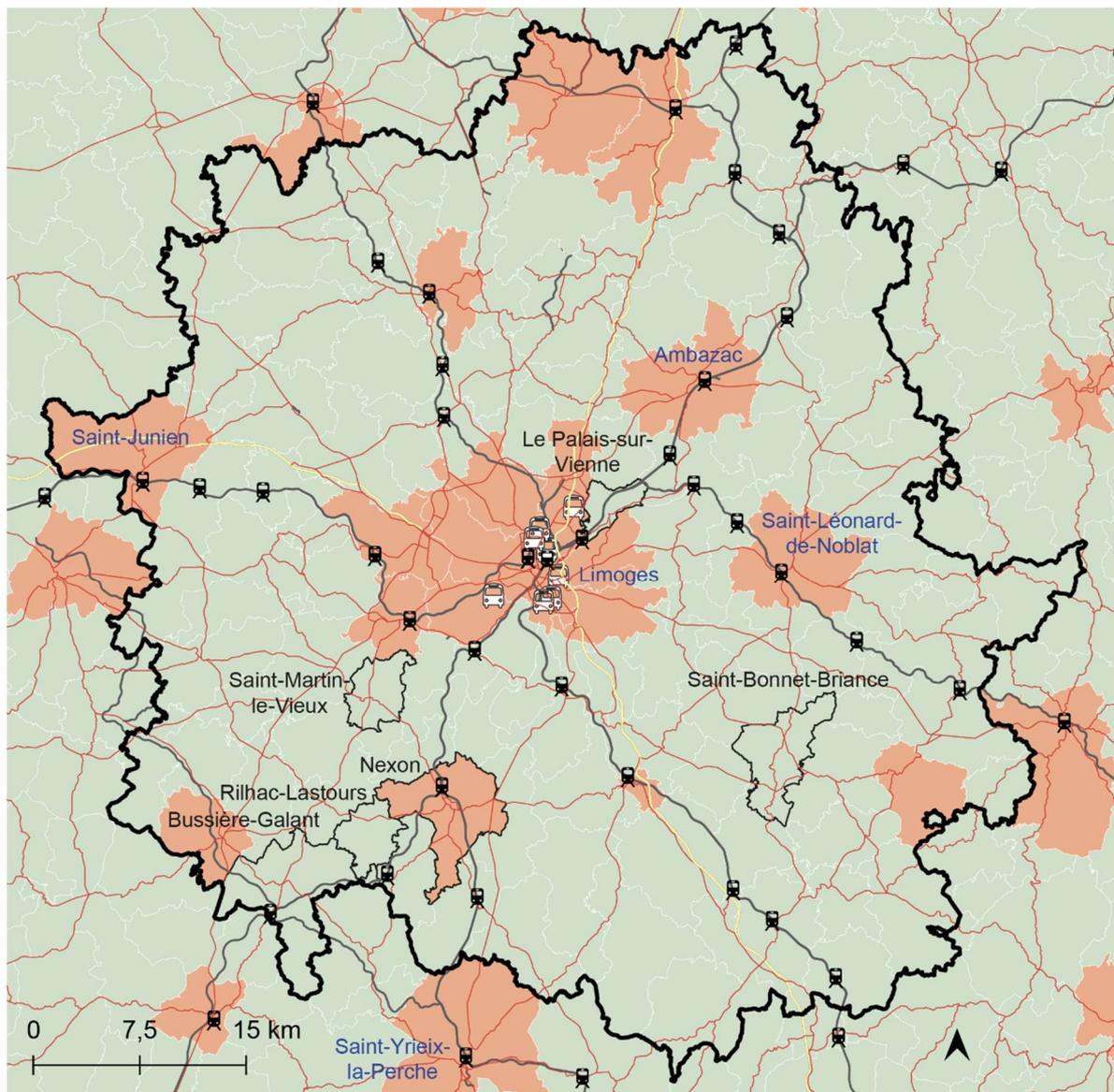
2.1.4. *Services de mobilité et infrastructures de transport*

Sur l'ensemble des terrains étudiés, le mode de déplacement principal est l'automobile. La grande majorité des communes de résidence des personnes rencontrées (15/21) ne sont desservies, ni par le réseau de transport urbain ni par le réseau de transport ferré. Ainsi, pour la majorité d'entre elles, aucune offre de transports collectifs n'est proposée. Les autres communes disposent d'un arrêt de car régional permettant de rejoindre la ville centre pour quelques passages par jour. Quatre communes de l'aire de Dijon : Blaisy-Bas, Chambeire, Labergement-Foigny et Izeure, proposent également un service de transport à la demande. Les réseaux urbains ou de TER desservent une minorité de commune du terrain d'étude, mais leurs usagères résident sur un territoire beaucoup plus large et pratiquent notamment la multimodalité, se rabattant en voiture des stations et/ou gares jusqu'au domicile.

La Carte 9 présente les réseaux de transports collectifs sur l'aire d'attractivité de Limoges. Six lignes de trains régionaux desservent une vingtaine de gares réparties au sein de l'aire. Parmi les

communes du territoire d'étude, Nexon et Buisnière-Galant possèdent une gare qui permet de se rendre dans le centre-ville de Limoges. Le réseau de transports collectifs urbains se déploie sur les pôles de Dijon et Limoges. Son usage par les résident·es du périurbain, éloigné·es des lieux de desserte, est encouragé par la présence de parkings relais en périphérie du centre-ville. Seule la commune du Palais-sur-Vienne est desservie par le réseau de transport de la métropole. Au moment des entretiens, aucune offre de transport à la demande ne desservait les communes de résidence des personnes rencontrées. Une ligne d'autocar du service de transport régional Modalis lie Saint-Bonnet-Briance à Limoges avec trois passages par jour aller, et trois passages retour.

Carte 9 : Offre de mobilité – aire de Limoges



▭ Aire d'attraction de Limoges

▭ Commune étudiée

Nexon Nom de commune étudiée

Niveau de centralité des communes

■ Niveaux 1 et 2

■ Niveaux 3 à 5

Infrastructure de transport collectif

🚆 Gare

— Voie ferrée

Saint-Yrieix-la-Perche 🚆 Nom de gare d'intérêt des personnes enquêtées

Réseau routier

— Route principale

— Autoroute

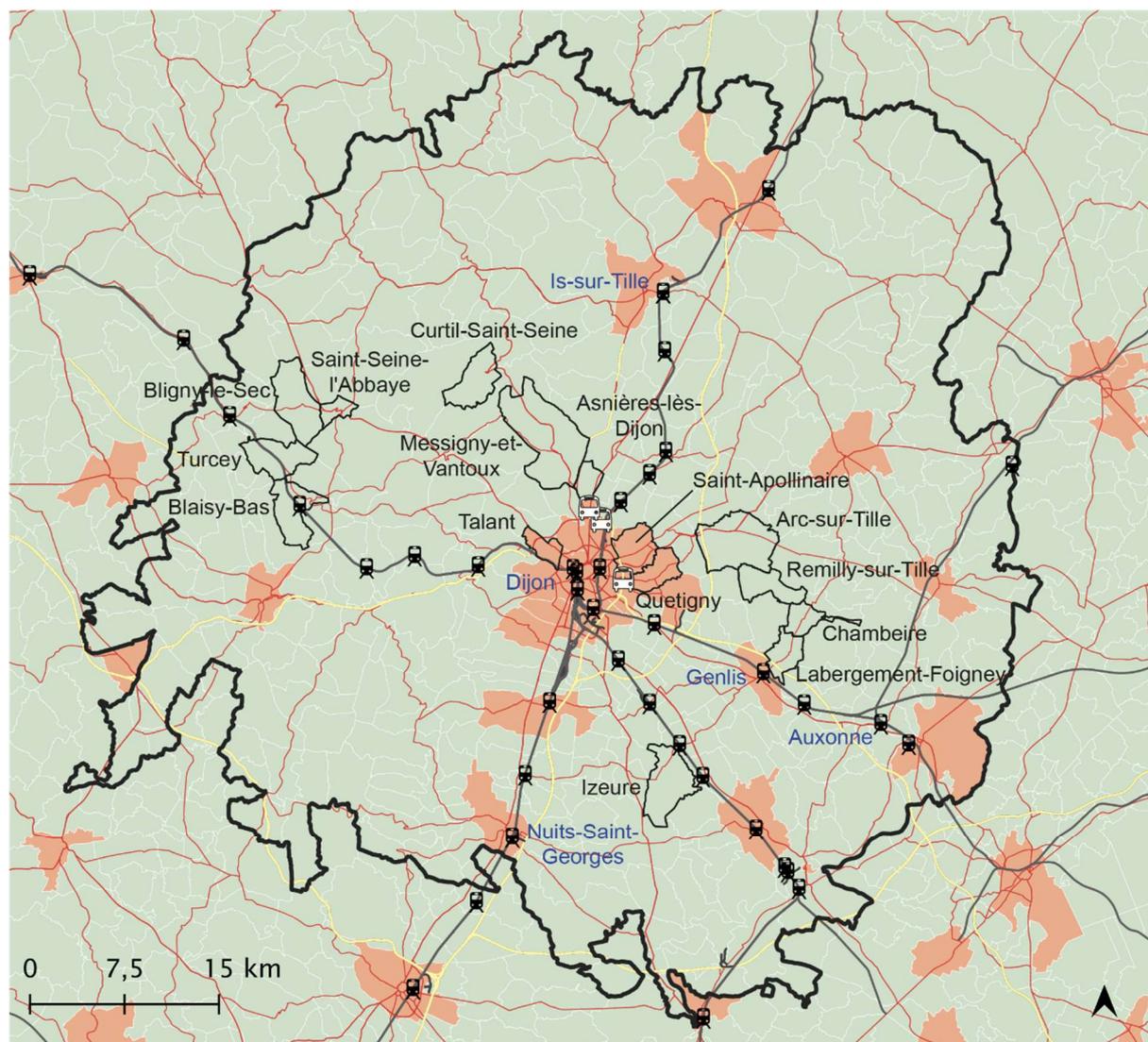
🚗 Parking-relais

Sources : IGN Route 500® ; Inrae-Cesaer / ANCT 2020 ; Insee

Réalisation : QGIS, A. Brachet, 2024

Au sein du pôle urbain dijonnais, deux lignes de tramways et un réseau de bus couvrent la banlieue proche, notamment les communes de Saint-Apollinaire, Quetigny et Talant (Carte 10). Trois parkings relais situés à Dijon facilitent le report des automobilistes du territoire vers les transports collectifs pour leurs déplacements en centre-ville. Au sein des communes du pôle urbain, comme dans le reste de l'air, la voiture reste le mode de déplacements principal.

Carte 10 : Offre de mobilité – aire de Dijon



Sources : IGN Route 500® ; Inrae-Cesaer / ANCT 2020 ; Insee

Réalisation : QGIS, A. Brachet, 2024

En Bourgogne-Franche-Comté, le réseau d'autocars Mobigo dessert la Côte d'Or grâce à une trentaine de lignes, proposant un arrêt à Saint-Seine-l'Abbaye, Blaisy-Bas, Messigny-et-Vantoux, Arc-sur-Tille, et Remilly-sur-Tille. La fréquence des cars, à destination ou en provenance de Dijon varie de 2 à 5 passages par jour (aller). Sur l'aire de Dijon, 5 lignes de chemin de fer traversent une vingtaine de gares, dont celle de Blaisy-Bas, desservie par une ligne de TER entre Dijon et Montbard. Cette gare est présentée comme un atout de la commune ainsi qu'une distinction, par rapport aux communes avoisinantes. Les entretiens ont révélé que l'aménagement du quai ainsi que son accès par les escaliers (Figure 4) constituent un véritable enjeu pour la mobilité des blaisois·es.

Figure 4 : Photographie du quai de la gare de Blaisy-Bas



Source : Photo publiée le 4 mai 2011 dans un article du journal Le Bien Public, consulté en ligne le 19 juin 2023.

La photo témoigne de la hauteur de la marche entre le quai et le train ainsi que la trentaine de marches qu'il est nécessaire de franchir pour rejoindre le niveau de la rue.

Au moment des entretiens, quatre communes du terrain d'étude disposent d'un service de transport à la demande (TAD) organisé par leur communauté de communes de rattachement. Compétentes sur leur seul territoire, ces intercommunalités mettent en place des services de mobilité spécifiques et offrent ainsi une qualité de service et un niveau de desserte très hétérogènes.

La communauté de communes Ouche et Montagne, dont fait partie Blaisy-Bas, propose en 2021 un circuit desservant, à heures fixes, des arrêts présents au sein des communes pour rejoindre Sombernon, le bourg le plus proche. Ainsi, tous les jeudis à un horaire précis, il est possible d'emprunter un minibus depuis Blaisy-Bas pour se rendre à Sombernon ainsi d'y effectuer ses achats, réaliser des tâches administratives avant de repartir à l'heure déterminée. Ce circuit se veut répondre à un besoin de mobilité pour s'approvisionner pour les personnes plus âgées ou les personnes non motorisées. Les utilisateur·rices doivent s'inscrire impérativement en amont afin que le véhicule circule.

Les communes de Chambeire, Labergement-Foigney et Izeure appartiennent à la Communauté de communes de la plaine Dijonnaise. Sur ce territoire, le service de transport à la demande mise en place est le Mobiplaine. Il permet de se déplacer sur l'ensemble du territoire intercommunal les jours de semaine entre 8h et 18h et le samedi matin. Fonctionnant comme un système de taxi, l'horaire et le lieu de desserte sont choisis par la personne souhaitant se déplacer. Il est également possible de l'emprunter pour se rendre à Dijon ; des points de dépose étant prévus à proximité des arrêts du réseau de transport urbain. Le ticket à l'unité coûte 1,50 € à son utilisateur·rice, indépendamment du nombre de kilomètres parcourus. Si ce service de mobilité est plus flexible que le précédent, deux contraintes apparaissent : l'impossibilité de se déplacer après 18h et le fait de devoir réserver sa course au moins 24h en avance, à l'instar du service d'Ouche et Montagne (CC).

La diversité de la structure démographique de la commune, des offres commerciales et de mobilité façonne de multiples expériences du vieillissement. L'accessibilité aux commerces est différente d'une commune à l'autre, d'un quartier à l'autre. Cette diversité des contextes résidentiels apporte une richesse à l'analyse qui se superpose à celle des profils des personnes rencontrées.

2.2. Présentation des caractéristiques des personnes rencontrées

2.2.1. *Âge et situation conjugale*

L'échantillon de l'enquête est principalement composé de personnes âgées de 70 à 84 ans, marié·es, qui vivent avec leur conjoint·e (Tableau 7). La majorité ont eu des enfants, aujourd'hui âgée de 40 à plus de 65 ans.

Tableau 7 : Situation conjugale des personnes rencontrées

Situation conjugale	Catégorie d'âge						Total
	Moins de 70 ans	De 70 à 74 ans	De 75 à 79 ans	De 80 à 84 ans	De 85 à 89 ans	90 ans et plus	
<i>Célibataire</i>		1	1	1	1		4
<i>Divorcé·e</i>		3		1			4
<i>Marié·e</i>	2	22	15	4	3	1	47
<i>Veuf·ve</i>		1	2	5	1	2	11
<i>Nouvelle union</i> ²⁴		2	1	1			4
Total	2	29	19	12	5	3	70

Réalisation de l'auteurice.

Les deux plus jeunes de l'échantillon sont Madame Buteau, âgée de 66 ans et Madame Rembaud, 67 ans. Toutes les deux sont à la retraite et leurs époux ont plus de 70 ans. La majorité de la plus grande catégorie d'âge représentée – celles des 70 à 74 ans – est mariée (76 %). Cinq personnes sont divorcées, mais deux déclarent avoir un·e partenaire. Au sein de cette catégorie d'âge, seule Madame Bondu, âgée de 72 ans, est veuve, et ce depuis presque 5 ans. Chez les personnes de 75 à 79 ans, la majorité est également mariée. Une seule d'entre elle, Madame Rigaud, 76 ans n'a jamais été mariée. Trois femmes de cette catégorie d'âges sont veuves. Mesdames Palange et Izzi ont toutes les deux perdu leur mari, il y a environ 20 ans. Madame Izzi a une année de plus, 77 ans, et déclare avoir aujourd'hui un compagnon. La part des personnes veuves est plus importante chez les personnes âgées de 80 à 84 ans, soit 6 personnes sur les 12 de cette catégorie. Quatre sont mariées et une est divorcée. De son côté, Madame Blanquefort est plus jeune, 82 ans, n'a pas d'enfant et ne s'est jamais mariée. Chez les cinq personnes âgées de 85 à 89 ans, trois sont mariées, une est célibataire et une est divorcée : Madame Blattner. Âgée aujourd'hui de 85 ans, elle a quitté son mari lorsqu'elle a jugé que sa fille était assez grande. Madame et Monsieur Nebout forment le couple le plus âgé rencontré. Monsieur Turpin est veuf et réside depuis sa naissance, il y a 90 ans, à Turcey. Enfin, les doyen·nes de l'enquête résident à Rilhac-Lastours et ont fêté leurs 91 ans. Madame Richoux vit avec son mari et Monsieur Rivière est veuf et réside dans une maison à côté de celle de son fils.

Huit personnes rencontrées n'ont pas d'enfant, dont un couple marié, Madame et Monsieur Riblet, âgé·es respectivement de 73 et 77 ans. Mesdames Rigaud, Palud et Blanquefort ne se sont pas

²⁴ Veuf, veuve, divorcé·e avec un·e nouveau·elle partenaire.

mariées. Messieurs Blanco, Bonnel et Cubizolles sont aujourd'hui ou divorcés, ou ont une partenaire actuelle, sans avoir eu d'enfant.

2.2.2. *Ancienneté résidentielle*

Le nombre moyen d'années vécues au sein du même logement est d'environ 43 ans. Autour de cette moyenne, des parcours résidentiels multiples se dessinent entre :

- Les personnes qui sont nées et ont toujours vécu au sein de la même commune, ou une commune avoisinante ;
- Les couples s'y étant installée avant ou à la naissance de leur premier enfant et n'ayant pas déménagé depuis ;
- Les personnes qui ont emménagé dans leur résidence actuelle après ou à l'approche de la retraite.

Ainsi, treize personnes sont nées au sein de la commune où elles résident toujours au moment l'entretien, parfois même dans la même maison familiale. Parmi ces treize personnes, deux ont repris l'exploitation agricole héritée de leurs parents. C'est le cas de Monsieur Neuville, rejoint par son épouse à la ferme familiale et de Monsieur Turpin, âgé de 90 ans, qui a travaillé à Turcey toute sa vie. Les onze autres enquêtés ont occupé des professions diverses : ouvrières, employées, ou professions intermédiaires. Certaines personnes, à l'instar de Madame Blanchon, ont quitté leur commune de naissance quelques années, pour leurs études ou le début de leur carrière professionnelle, avant de retourner s'y installer. Parmi les 70 personnes rencontrées, une majorité (43) est née au sein du même département que celui de leur résidence actuelle. Nombreuses sont celles à avoir déménagé à proximité de leur commune de naissance à leur mariage, ou lorsqu'elles sont devenues propriétaires de leur résidence principale. Un peu plus de la moitié des couples mariés rencontrés réside, au moment de l'entretien, dans un logement acheté il y a plus de 40 ans à l'occasion de la naissance des enfants. Ces personnes, implantées sur le territoire depuis de nombreuses décennies, bénéficient d'un tissu relationnel riche. Elles occupent le même territoire que tout ou partie de leur famille, parfois de leurs enfants, ainsi que des ami·es, des voisin·es de longue date (parents d'élèves lorsque les enfants étaient scolarisés dans la commune, membres d'associations de loisirs fréquentées depuis longtemps). Toutefois, certaines personnes parmi les plus âgées racontent la perte progressive de ce réseau amical à la suite du décès de nombreux ami·es. D'autres encore ont vu leurs enfants quitter le territoire pour s'installer dans une autre région. Environ 15 personnes se sont installées dans leur logement actuel à la fin de leur vie professionnelle. S'éloigner de la ville où l'on a travaillé pour passer une retraite à la campagne est un argument plusieurs fois mentionné. Monsieur Bonjean s'est installé à Saint-Bonnet 5 ans avant

sa retraite, quittant alors Limoges où il résidait jusqu'alors. De son côté, Madame Rigaud est originaire de la Haute-Vienne. Elle a emménagé dans sa maison actuelle à Rilhac à la retraite après avoir vécu et travaillé à l'étranger. Madame Palud, 87 ans, est également née en Haute-Vienne qu'elle a quittée pour vivre à Paris durant plus de 40 ans. Elle s'est installée dans son logement actuel à la fin des années 1990, après sa retraite. Elle a choisi de quitter la ville au profit du paysage de nature dont elle peut profiter depuis sa fenêtre. Parmi ces personnes installées *sur le tard*, certaines ne bénéficient pas toujours de réseau d'entraide et peinent à rencontrer des personnes proches à proximité de chez elles. Une partie d'entre elles, en revanche, souhaite s'investir dans ce nouveau lieu qu'elles ont choisi, une fois libérées des contraintes professionnelles. Elles adhèrent ainsi à différents associations et clubs locaux où elles rencontrent du monde et se forment des réseaux d'entraide.

2.2.3. *Ancienne profession*

Lors de l'enquête de terrain, j'ai rencontré des personnes qui ont exercé en tant qu'aides à domicile, aides ménagères ou aides-soignantes, des ouvrières et ouvriers à l'usine, des professeurs de mathématiques, de physique, de mécanique, des agriculteurs et agricultrices, une préparatrice en pharmacie, un chef de cuisine, des femmes à leur compte qui possédaient un salon de coiffure ou un atelier de couture, un médecin, des fonctionnaires : agent de sécurité, adjoints administratifs, cadres, ingénieur·es, conseiller·ères ou technicien·nes, dans différents ministères et institutions, à l'Office National des Forêts, aux Postes Télégraphes et Téléphones, à la direction régionale de la jeunesse et des sports, à Agence nationale pour l'emploi, au Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, ou pour l'administration d'un établissement scolaire, un chercheur, ainsi que des institutrices, secrétaires ou dactylos pour des entreprises diverses, des animatrices et éducatrices spécialisées, des commerçant·es, des infirmières et une cadre infirmière. Parallèlement à la diversité des postes occupés par les personnes rencontrées, il faut souligner que la grande majorité des femmes devenues mères ont arrêté leur emploi à la naissance de leur premier ou de leur deuxième enfant. Elles ont ainsi travaillé pour s'occuper de leur foyer durant 5, 10 ou 20 ans. Plusieurs ont repris un emploi salarié lorsque les enfants ont grandi. Certaines ont commencé une formation, beaucoup se sont tournées vers des emplois du *care* : garde d'enfants, aides ménagères, agentes territoriales spécialisées des écoles maternelles ou enchaînant les *petits boulots*. Une femme assurait le ramassage scolaire avec sa voiture personnelle, indemnisée par la région, même si « c'était pas rentable », car « ça [lui] payait tout juste [sa] voiture ». D'autres ne sont pas retournées sur le marché de l'emploi après le départ des enfants. La grande majorité des femmes rencontrées ayant

eu des enfants (30 sur 41) déclarent avoir travaillé en tant que mère au foyer. C'est également le cas pour un seul homme parmi les 21 pères rencontrés.

Une part conséquente des personnes rencontrées a travaillé dans le centre urbain, Limoges ou Dijon. D'autres ont toujours exercé leur emploi dans leur commune de résidence, à proximité de leur logement.

2.2.4. *Des pratiques d'approvisionnement différenciées*

Permis et conduite automobile

Parmi les personnes rencontrées, onze d'entre elles ne disposent pas du permis de conduire (Tableau 3) ; ces onze personnes sont toutes des femmes, âgées de 73 à 87 ans. Cinq d'entre-elles résident sur la commune de Blaisy-Bas. Majoritairement anciennes ouvrières ou employées, nombreuses sont celles qui déclarent un long arrêt dans leur carrière professionnelle. Une seule de ces femmes est célibataire, les autres sont mariées ou veuves. Pour ces dernières, leur mari est ou était le conducteur de l'automobile du ménage. Elles résident dans différents types de territoire, mais semblent surreprésentées dans les communes denses et très peu denses (9 sur 11). Chez les personnes détentrices du permis, onze personnes ont renoncé à la conduite, dont neuf femmes, pour diverses raisons. Madame Richoux a été contrainte de ne plus conduire lorsque sa vue est devenue trop faible : une situation qu'elle déplore. De son côté, Madame Martinache, 78 ans, déclare avoir arrêté de conduire, plutôt par confort, préférant être emmenée par son mari.

Toutes les autres personnes conduisent pour se rendre dans différents points d'approvisionnement. Le conducteur le plus âgé est Monsieur Rivière, âgé de 91 ans. Il reconnaît limiter ses déplacements au volant de sa voiture, mais conduit volontiers sur des routes qu'il connaît ; pour se rendre dans la grande surface la plus proche ou pour rendre visite à ses ami·es de la maison de retraite. Les trois conductrices les plus vieilles sont Mesdames Talmon, 82 ans, Sicard, 81 ans et Rivet, 80 ans qui déclarent avoir quotidiennement besoin de leur voiture. Elles expriment leur facilité à conduire, se garer, faire des créneaux, sans rencontrer de difficulté particulière.

Usage des transports collectifs

L'usage des transports collectifs est très largement minoritaire chez les personnes rencontrées. Au moment de l'entretien, deux hommes et cinq femmes déclarent faire un usage régulier des réseaux de transports, urbains ou régionaux, TER ou autocar, accessibles à pied depuis leur domicile ou en voiture, se garant sur les parkings relais. Le recours aux transports collectifs se fait à destination quasi exclusive du centre de l'agglomération. Seule Madame Blardone prenait le train pour se rendre dans une autre commune desservie par la ligne Blaisy-Bas – Dijon afin d'assister à des cours de

dentelle. Aujourd'hui, elle se fait emmener en voiture. Tout comme dix autres femmes rencontrées, elle a renoncé à prendre les transports publics. En effet, plusieurs déclarent avoir aujourd'hui, des difficultés à emprunter le bus, le tramway, le train ou encore le car pour se rendre dans différents points d'approvisionnement. Nous reviendrons sur ce point au chapitre suivant.

Les personnes qui déclarent avoir ou avoir eu un usage régulier des transports collectifs sont principalement des femmes, résidant dans une des communes de proche banlieue ou à Blaisy-Bas, commune desservie par une gare TER. Sur les communes ne disposant pas de gare, cinq personnes ont emprunté les cars scolaires ou les transports de l'agglomération en s'approchant du centre en voiture.

Caractérisation des univers d'approvisionnement

Nous nous intéressons ici à la mobilité physique (non virtuelle) pour se rendre dans les différents points d'approvisionnement. Les achats et commandes effectués à distance sont mis de côté pour le moment. La très grande majorité des personnes rencontrées effectue au minimum un déplacement par semaine pour s'approvisionner (Tableau 8). Une petite moitié se déplace plus de trois fois par semaine pour se rendre dans des commerces, marchés, fermes pratiquant la vente directe ou point de vente d'une Amap. Ces chiffres témoignent de la grande mobilité de cette première moitié des enquêtées. Neuf personnes effectuent moins d'un déplacement hebdomadaire : de quelques fois par mois jusqu'à aucun déplacement physique pour s'approvisionner.

Tableau 8 : diversification de l'univers d'approvisionnement et fréquence des déplacements

Fréquence des déplacements	Nombre de points d'approvisionnement principaux déclarés				Total
	<i>Entre 1 et 2</i>	<i>Entre 2 et 5</i>	<i>Entre 5 et 10</i>	<i>Plus de 10</i>	
<i>Aucun déplacement physique</i>	-	2	-	-	2
<i>Quelques fois par mois</i>	2	4	-	1	7
<i>De 1 à 2 fois par semaine</i>	4	11	10	2	27
<i>De 3 à 5 fois par semaine</i>	-	4	14	10	28
<i>Quotidien ou presque</i>	-	-	4	2	6
Total	6	21	28	15	-

Réalisation de l'autrice.

Les achats réalisés à domicile (commande passée chez soi sur un site Internet, par téléphone à partir d'un catalogue, des achats à un·e marchand·e ambulant·e devant le perron de sa porte) constituent

des points d'approvisionnement intégrés aux univers d'approvisionnement. Ainsi, même les personnes qui ne se déplacent pas ou peu peuvent avoir accès à des formes d'approvisionnement diversifiées. À ce titre, six personnes se déplaçant moins d'une fois par semaine déclarent tout de même entre 2 et 5 points d'approvisionnement régulièrement fréquentés, dont la moitié sont à domicile. Lors des entretiens, quinze personnes mentionnent spontanément plus de 10 points d'approvisionnement différents. Leurs univers d'approvisionnement sont souvent structurés autour d'un ou deux lieux principaux : supermarché, hypermarché ou Amap et des structures commerciales plus spécialisées, physiques, en ligne ou auprès des tournées des commerces itinérants. À l'inverse, 6 personnes restreignent leur univers autour d'une ou deux formes d'approvisionnement, qu'elles fréquentent presque exclusivement. Pour ces dernières, le supermarché le plus proche constitue souvent le point d'approvisionnement unique. Les caractéristiques des personnes rencontrées présentées ici ne correspondent pas à celles d'un échantillon représentatif de la population âgée de 70 ans et plus. Cela est en partie dû à des biais lors de la constitution de cet échantillon.

2.3. Retours réflexifs sur les conditions du déroulement de l'enquête

2.3.1. *Risques de biais dans la constitution de l'échantillon de personnes rencontrées*

Le processus de prise de contact, en passant par les associations locales, ou la municipalité comporte un biais très important : la quasi-totalité des personnes rencontrées est intégrée dans un réseau d'interconnaissances. Seules 12 personnes de l'échantillon ne sont pas adhérentes d'une association ou d'un club de loisir. Par ailleurs, à l'exception d'un homme, l'ensemble des personnes rencontrées reçoivent à minima une visite hebdomadaire de leur proche ou de leur voisinage. Ces informations ne révèlent aucunement le sentiment de solitude que les personnes rencontrées pourraient ressentir. Toutefois, l'évocation de nombreux liens amicaux laisse à penser que notre échantillon contraste avec les chiffres du baromètre « Solitude et Isolement » publié par l'association des Petits Frères des Pauvres (PFP) en 2021. Le rapport souligne qu'en 2021 « 36 % de personnes âgées [de plus de 60 ans], soit 6,5 millions de personnes, se sentent seules fréquemment ». (PFP, 2021b, p. 23). Ces personnes souffrant de solitude pourraient être sous-représentées dans cette thèse.

De même, toutes les personnes rencontrées étaient motivées et dans des conditions physiques suffisantes pour me recevoir chez elles, pour parler parfois plus d'une heure durant, en se remémorant des souvenirs passés. La situation en matière d'approvisionnement de personnes

souffrant de troubles cognitifs ou physiques importants reste donc hors du champ de l'enquête de terrain. De nombreux refus de participer à l'enquête étaient en effet justifiés par de trop lourds soucis de santé. Le conjoint ou la conjointe d'une personne souffrant de grandes douleurs ou atteinte de handicap ne pouvait que difficilement prendre une heure pour réaliser un entretien. Des entretiens planifiés ont ainsi été décommandés la veille ou la semaine précédant le rendez-vous en raison d'une détérioration soudaine de l'état de santé des personnes ou parce qu'elles éprouvaient une trop grande fatigue le jour venu. En analysant ces entretiens, j'ai conscience de laisser dans l'ombre des pratiques d'approvisionnement adoptées par une partie non négligeable de la population plus âgée : celles rencontrant le plus de difficultés pour le faire.

Autant d'hommes que de femmes, responsables d'associations ou élu·es, ont été abordé·es en tant que personne relais. Les hommes sont plus nombreux à occuper des fonctions d'élus locaux ou à être responsables d'associations des anciens combattants. Les femmes, elles, semblent être plus nombreuses à être présidentes d'associations locales, de loisir ou de club de troisième âge. Or, les modalités de prise de contact ainsi que le thème abordé lors de l'entretien m'ont conduit dans un premier temps à rencontrer davantage de femmes. Cette participation à dominance féminine en raison d'un objet d'étude centré sur les organisations familiales et les activités domestiques se retrouve dans de nombreuses recherches (Essers & Poulot, 2019 ; Favrot-Laurens, 1998 ; Ortar, 2008). Parmi certaines justifications d'un refus de participer, le désintérêt du sujet revenait plus souvent lors des prises de contact avec des hommes. Trois d'entre-deux ont justifié ce refus par le fait que les achats sont pris en charge par leur épouse. Ainsi, les femmes sont surreprésentées dans l'échantillon²⁵ car, au sein des couples hétérosexuels, elles tendent à être davantage responsables de l'approvisionnement du ménage que les hommes. Parmi les personnes mariées, quinze couples ont été entendus conjointement, quatorze femmes ont réalisé l'entretien en l'absence de leur mari et trois hommes l'ont réalisé sans leur femme.

Ce déséquilibre observé lors de la construction itérative de l'échantillon des personnes rencontrées a été partiellement corrigé à la fin de la période de terrain. En effet, un effort a été fourni pour rencontrer davantage d'hommes.

²⁵ Les femmes représentent en 2024 58 % des personnes âgées de 70 ans et plus, selon l'Insee. Elles sont 63 % dans l'échantillon de l'enquête.

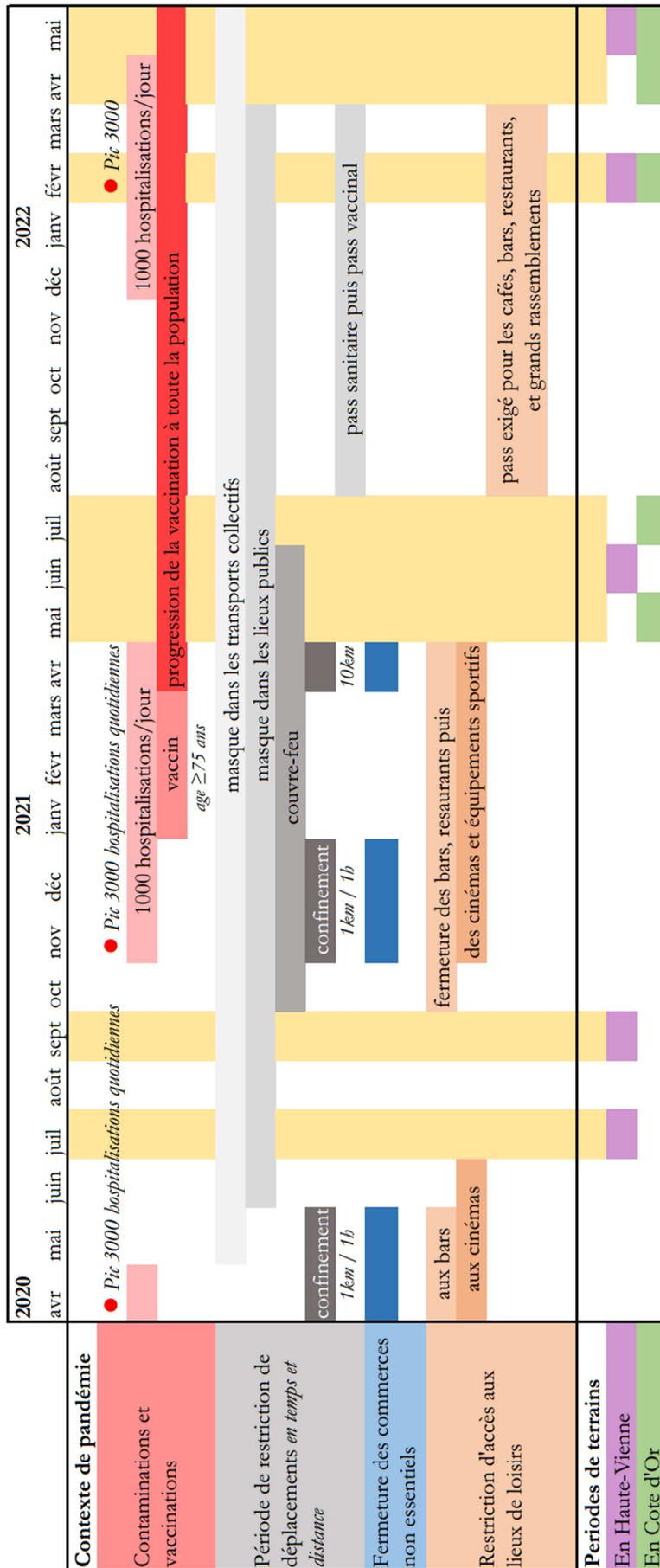
2.3.2. *Les perturbations provoquées par la crise de la pandémie de coronavirus*

Les entretiens se sont déroulés de juillet 2020 à juin 2022. Cette période particulière est fortement marquée par crise sanitaire liée à la pandémie de coronavirus, des confinements, des fermetures des commerces jugés non essentiels, des équipements et lieux d'accueil publics ainsi que des restrictions de circulation (Figure 5). Le fait de conduire des entretiens auprès de la population âgée, considérée durant la pandémie comme la plus « vulnérable »²⁶, affecte à la fois leur faisabilité, leurs conditions de réalisation ainsi que les pratiques effectives des personnes rencontrées, qui ont été largement bouleversées.

Les personnes âgées et les pensionnaires d'Ehpad ont été placées sur le devant de la scène lors de la période de pandémie. Et pour cause, elles représentent la majorité des cas d'hospitalisation et de décès à la suite d'une contamination à la covid-19. Les qualificatifs : « à risque », « fragiles », « vulnérables », « à protéger » sont alors employés pour caractériser la population plus âgée dans les médias, livrant ainsi une image péjorative de la vieillesse. Ces représentations dominées par l'association vieillissement-maladie ne sont pas nées de la crise sanitaire (Feillet *et al.*, 2010). Par ailleurs, l'objectivation de la vulnérabilité des personnes plus âgées semble nécessaire au regard des chiffres sur l'âge médian du décès du covid (82 ans pour les personnes hospitalisées) ou du taux de mortalité plus important pour les catégories d'âge élevé. Au-delà d'une approche chiffrée, le traitement médiatique des personnes âgées a un véritable effet sur le regard que les personnes portent sur elles-mêmes. À ce titre, dans le rapport de mars 2021 de l'association Petits Frères des Pauvres sur les impacts de la crise sanitaire, Riges, souligne que les images véhiculées par les médias « ramène[nt] *de facto* la vieillesse à la pathologie et à la fragilité. » (PFP, 2021a, p. 64). À l'occasion des entretiens menés entre 2020 et 2022, nous avons pu observer que les personnes rencontrées ont construit un discours en résonance avec l'image des *personnes âgées* présentée dans les médias. En grande majorité, elles ont ainsi évoqué l'arrêt de leurs activités collectives, tout en contestant expressément des représentations d'une vieillesse fragile et malade.

²⁶ Terme associé aux personnes âgées dans les différentes unes de journaux locaux et nationaux.

Figure 5 : Frise chronologique de la conduite du terrain durant la pandémie de Covid 19



Sources : données gouvernementales. Réalisation A. Brachet & G. Cordà-Beneito, 2023.

Durant cette période, j'ai été influencée par l'abondance des représentations médiatiques de personnes plus âgées en situation de fragilité. Les consignes de distanciation sociale ont été une source d'inquiétude. J'ai donc abordé la prise de contact à la suite des confinements, avec beaucoup d'appréhension. La peur d'introduire le virus chez des personnes *a priori* plus vulnérables, de les contaminer, alimentée par des incertitudes concernant sa diffusion m'a longtemps fait hésiter à organiser des rencontres. Ma crainte était également partagée par une partie des personnes contactées. À la suite du premier confinement en 2020, une part plus importante de personnes n'a pas donné suite à mon appel. Ce fut moins le cas en 2022.

Mon comportement lors des entretiens a été guidé par l'appréhension de contaminer les personnes rencontrées. Lors des entretiens réalisés juste à la sortie des confinements, j'ai refusé les cafés ou des gâteaux proposés, et n'ai pas pu sourire à mes interlocuteur·rices. Ces conditions étaient loin d'être idéales pour instaurer un climat de confiance à même d'encourager et prolonger des discussions, les expressions du visage participant de la communication non verbale des personnes ne pouvaient être que partiellement distinguées.

D'un autre côté, les périodes d'isolement successives ont coupé certaines personnes rencontrées d'interactions humaines importantes. La fermeture des associations de loisir et l'arrêt des activités collectives les ont privées des discussions habituelles avec leurs proches. Ma venue a dans certains cas été une source de stimulation chez les personnes n'ayant reçu que peu de visites pendant plusieurs mois. Pouvoir s'exprimer, échanger, parler de soi a été alors apprécié, les personnes n'hésitant pas à préciser, à commenter leur récit. Lors des entretiens effectués en 2022, j'ai profité de conditions plus propices aux échanges informels et au prolongement des discussions après les entretiens.

La crise sanitaire a bouleversé les pratiques d'approvisionnement des personnes âgées. La crainte d'être exposé à la maladie a engendré une diminution de la fréquence des déplacements à destination des structures commerciales. Certaines personnes ont momentanément délégué l'ensemble de l'approvisionnement. Le choix du lieu d'achat principal s'est porté sur le commerce le plus proche, selon les recommandations gouvernementales. Les mesures de distanciations sociales et l'interdiction de se rendre à plusieurs dans des commerces ont conduit à une réorganisation des pratiques au sein des couples ou du voisinage. Par ailleurs, les personnes rencontrées ont expérimenté de nouvelles formes d'approvisionnement durant la période de pandémie et ont pu livrer un retour réflexif sur leurs pratiques. L'immobilité forcée les a conduites à repenser certaines de leurs pratiques, se tournant vers de nouveaux modes d'approvisionnement. Ces différents éléments sont mentionnés et analysés tout au long de la thèse. Nous n'avons pas

souhaité traiter de la pandémie comme d'un contexte à part. Les pratiques adoptées durant les confinements relèvent pour la plupart d'un caractère temporaire, bien que certaines se soient prolongées dans le temps. La période de restriction peut être ainsi perçue comme un catalyseur, un encouragement à adopter de nouvelles pratiques d'approvisionnement.

2.3.3. *Avoir moins de 30 ans et enquêter auprès de personnes plus âgées*

Tout au long du travail de recherche, je me suis interrogée sur la pertinence de traiter du vieillissement en ayant 28 ans. De l'expérience du vieillissement, je n'ai que le côtoiement de mes grands-parents et de leurs proches du même âge. Mon approche initiale était empreinte d'une grande naïveté. Des connaissances plus approfondies étaient donc nécessaires afin que je puisse déconstruire un ensemble de stéréotypes associés au vieillissement. Les échanges que j'ai pu avoir et mes lectures ont beaucoup contribué à changer mon regard sur la vieillesse. Le fait de ne pas en être au même stade dans nos parcours de vie de ne pas avoir vécu dans les années 1960-1980, m'a permis de porter un regard différent sur ce que les personnes rencontrées considéraient comme normal ou acquis.

Je suis consciente de la subjectivité de l'analyse faite des entretiens. Si les entretiens sont guidés par une même trame réfléchie en amont, de nombreuses questions posées dépendent de ma sensibilité personnelle. Le choix de creuser une dimension abordée plutôt qu'une autre est nourri par ma curiosité. Durant l'analyse, je choisis ce qu'il me semble important de relever. Dans le dessein de donner du poids aux préférences, aux besoins et aux volontés des personnes plus âgées, une grande place est accordée aux citations lors de la présentation des résultats empiriques. Elles sont accompagnées des noms empruntés, de l'âge, de l'ancienne profession et de la situation conjugale des personnes.

La manière de me présenter ainsi que ma posture lors de la prise de contact auprès des personnes a évolué tout au long du travail de terrain. Durant mes premières présentations, j'insistais sur les aspects professionnels et institutionnels de ma démarche, invoquant l'université et le laboratoire de recherche. Je pensais alors que ce rattachement institutionnel rassurerait les personnes sur le caractère officiel de ma démarche. Loin d'atteindre cet objectif, cette approche a au contraire conduit à une certaine incompréhension, voire à une méfiance, de mes interlocuteur-rices. J'ai donc commencé par essayer un certain nombre de refus de poursuivre la discussion. Puis, j'ai adapté mon discours en me présentant en tant qu'étudiante, expliquant mes motivations personnelles. Les échanges devenant plus fluides et plus encourageants, les personnes étaient alors d'accord pour me rencontrer. Finalement, en acceptant de réaliser un entretien avec moi, la majorité des personnes

voulait apporter leur aide à une étudiante plutôt que *participer à un travail de recherche académique sur l'approvisionnement*.

Ma différence d'âge avec les personnes rencontrées a induit des rapports sociaux différents : mon jeune âge et ma posture « d'étudiante de Paris » ont instauré une distance avec quelques personnes rencontrées. Les différences de comportements entre elles et moi ont été signifiées par l'emploi du « vous », « vos », « les jeunes » ou encore « vous les jeunes ». La mise à distance de leurs pratiques par rapport à celles associées aux personnes plus jeunes a été analysée. Cette analyse met en avant le sens accordé à leurs pratiques et ce que les personnes considèrent comme des spécificités liées à leur âge ou à leur génération. Dans de rares cas, la candeur assumée choisie de certaines questions a pu être assimilée à du mépris. La remarque d'une responsable d'association rencontrée en est un exemple éloquent : « Oui, on peut aussi faire des choses à la campagne, en dehors de Paris. ».

Pour la majorité des entretiens, ma posture de *jeune femme* m'a servie pour établir un sentiment de confiance. Les personnes semblaient suffisamment à l'aise pour échanger avec moi sur les thématiques abordées. L'instauration d'une relation de confiance enquêté·e – enquêtrice a pu conduire à deux postures assez différentes. Lors d'une partie des entretiens, les propos tenus pouvaient revêtir un caractère assez paternaliste, mes interlocuteur·rices s'hésitant pas à me prodiguer des conseils ou à m'appeler « ma petite ». Elles prenaient alors du temps, s'écartant des questions qui leur étaient posées afin de traiter de thèmes jugés plus pertinents. Dans cette situation, recentrer la discussion autour de mes sujets de recherche était plutôt ardue. Avec les autres personnes enquêté·es, plus nombreuses, une relation de confiance s'est établie ce qui a permis une parole plus libre. Certaines personnes se sont confiées très intimement sur leurs difficultés traversées. Avec un sujet très pratique du quotidien, je n'avais pas anticipé les émotions que pouvaient susciter les échanges. Parler de soi n'est pas toujours évident et certaines personnes ne sont pas accoutumées à cette expérience. Discuter de l'organisation au sein des couples, par exemple, a conduit une enquêtée à des réflexions plus générales sur ses relations avec son époux. Dans d'autres situations, faire le récit des souvenirs passés, évoquer la perte récente de son ou sa conjoint·e fut un moment douloureux pour certaines personnes. À l'avenir, je souhaite davantage préparer et prévenir mes interlocuteur·rices afin de ne pas les brusquer. J'insisterai sur la possibilité d'arrêter à tout moment l'entretien pour ne pas évoquer des éléments de leur vie, passés ou présents, dont la mention serait inconfortable. Dans tous les cas, lors de ces échanges plus intimes, l'enregistrement fut coupé et les discussions se sont poursuivies dans un cadre qui n'était plus celui de l'entretien.

Conclusion du chapitre 2

Le recueil de la parole des personnes plus âgées a permis de mieux comprendre les sources de changements auxquels sont confrontées les personnes qui vieillissent à domicile dans les territoires ruraux polarisés et périurbains. La mise en récit de leurs pratiques met en évidence leurs perceptions et représentations des évolutions de leur territoire et de la cohérence de ces mutations avec leurs aspirations et leurs besoins, qui, eux aussi, évoluent avec l'âge. La justification de certaines pratiques, le choix des formes et lieux d'approvisionnement ainsi que l'organisation choisie pour se procurer un produit souhaité éclairent sur les stratégies mises en œuvre par les personnes rencontrées. Les entretiens permettent à la fois d'échanger sur la mobilité physique pour s'approvisionner – les magasins fréquentés, leurs distances au domicile, les modes de déplacements employés, le territoire pratiqué – mais également sur la mobilité virtuelle. Intégrer les commandes passées en ligne et les usages du e-commerce permet de saisir la complémentarité et l'articulation entre un univers physique et virtuel (Belton Chevallier *et al.*, 2016 ; Mareï *et al.*, 2016). Les perceptions des achats sur Internet par les personnes qui n'en sont pas usagères éclairent sur le potentiel de ces technologies numériques comme gain pour l'accessibilité aux commerces. Les témoignages nous font part des ressources subjectives qui peuvent être sollicitées. Devant la pluralité des vieillissements, une ressource pour une personne peut représenter un obstacle pour une autre. La diversité des profils des personnes rencontrées ainsi que la pluralité des contextes résidentiels – en termes d'offre commerciale, de la desserte en transport ou de la densité – permettent alors de soulever des situations d'inégalité dans la possibilité de maintenir un approvisionnement autonome.

Le traitement des données quantitatives de la mobilité en France, réalisée de manière progressive tout au long du processus de recherche a permis d'appuyer l'analyse. Il a fourni des éléments de contexte pour l'enquête de terrain par une description générale des déplacements des personnes plus âgées. Nous avons ainsi pu actualiser des résultats d'enquêtes antérieures sur la comparaison du nombre de déplacements et des distances parcourues selon l'âge, ou encore de mieux saisir l'influence de la gêne (Alauzet & Pochet, 2013 ; Cadestin *et al.*, 2013). D'autres traitements, réalisés en aval de l'enquête, ont pu généraliser certaines hypothèses mises en évidence lors des entretiens, mais dont le nombre ne permet pas d'asseoir une analyse statistique. Les résultats présentés dans les chapitres suivants s'appuient sur le croisement de ces deux enquêtes.

Partie II – Regards portés et manières de s’adapter aux transformations des conditions d’approvisionnement

La partie 2 permet d’identifier l’ensemble des stratégies d’adaptations mises en œuvre par les personnes vieillissantes pour répondre aux évolutions conjointes du territoire et de leurs capacités et aspirations. En effet, la sociologie du vieillissement souligne une évolution des modes de vie à la vieillesse qui se traduisent par l’adoption de nouveaux univers d’approvisionnement au grand âge. Les évolutions liées à l’âge s’opèrent en interaction avec l’environnement extérieur qui lui-même se transforme. Les personnes rencontrées relèvent un ensemble de transformations du territoire. Ces dernières conduisent à une adaptation des modes de déplacements, des lieux et des modes d’approvisionnement, des produits consommés ou encore l’organisation temporelle déployées seule ou à plusieurs. Nous revenons plus précisément sur les évolutions de l’offre commerciale et les services de mobilité proposés. Le chapitre 3 a pour objectif de présenter ces changements évoqués au sein des discours recueillis lorsque le chapitre 4 met en lumière les différentes stratégies mises en œuvre pour s’adapter, les ressources sollicitées et les évolutions des pratiques adoptées afin de maintenir une autonomie pour s’approvisionner. Les transformations perçues par les personnes plus âgées ayant le plus d’influence sur les pratiques d’approvisionnement sont celles liées à la diffusion des outils technologiques et numériques : l’automatisation des modes de paiements, la dématérialisation des titres de transports ou encore la digitalisation de l’offre commerciale, notamment avec l’essor du e-commerce. Les transformations récentes et globales liées à la numérisation en font un changement particulièrement intéressant pour comprendre comment les personnes plus âgées les perçoivent et s’y adaptent. Le sujet est alors approfondi au chapitre 5.

Chapitre 3 : Un changement des besoins et des envies en vieillissant en parallèle de l'évolution de l'environnement de résidence

Ce premier chapitre de résultats présente les changements identifiés par les personnes rencontrées comme ayant une influence sur leur approvisionnement. Le processus de vieillissement ainsi que les transformations opérées sur le territoire jouent un rôle important sur leurs pratiques. L'objectif de ce chapitre n'est pas de proposer une liste exhaustive des transformations tangibles auxquelles les personnes vieillissantes sont confrontées, mais de saisir à travers leurs représentations lesquelles sont identifiées dans les discours. Nous nous intéressons ainsi à la manière dont les changements sont perçus, vécus et évalués par les personnes rencontrées. Les perceptions subjectives dépendent des sensibilités de chaque personne. Elles permettent d'évaluer l'ampleur d'une transformation, non pas mesurée objectivement, mais selon ses conséquences perçues. À travers le récit des personnes, il est possible de comprendre quels sont les changements qui ont une importance, sans *a priori*.

Dans un premier temps, nous observons les évolutions liées au vieillissement individuel. Les pratiques d'approvisionnement sont en effet très fortement influencées par l'apparition des troubles physiques, cognitifs ou sensoriels. Avec l'avancée en âge, les activités évoluent, les envies changent et entraînent ainsi une modification des univers d'approvisionnement. Le vieillissement individuel est également accompagné du vieillissement des personnes de l'entourage, famille, ami·es et conjoint·es, ce qui peut également conduire à une recomposition des pratiques. Dans un second temps, nous précisons les évolutions à l'œuvre dans l'environnement physique extérieur des personnes rencontrées, qui conduisent à une modification des univers et des itinéraires d'approvisionnement. Ces évolutions concernent tant les conditions de mobilité, que l'offre commerciale présente sur le territoire. Enfin, nous revenons plus précisément sur la perception subjective des transformations territoriales et de leurs conséquences sur l'accessibilité aux commerces des personnes. Un même changement dans l'offre de mobilité sur le territoire peut s'avérer anecdotique dans le quotidien d'une personne mais bouleverser l'ensemble des pratiques d'approvisionnement d'une autre.

1. Le vieillissement, un processus de transformation bien connu des personnes qui en font l’expérience

1.1. Mutation des programmes d’activité

1.1.1. *Une plus grande flexibilité après la retraite*

Vieillir s’accompagne d’une évolution des envies, des besoins et des activités pratiquées. L’évolution des programmes d’activités à la vieillesse induit une évolution de l’approvisionnement. Libérées des contraintes spatio-temporelles imposées par leur emploi, certaines personnes rencontrées associent le début de leur retraite à leur découverte de nouvelles façons de s’approvisionner. Les achats peuvent alors être effectués de manière plus flexible, telle que le mentionne Madame Rembaud dont l’activité de s’approvisionner n’est plus guidée par la rigidité des emplois du temps lors de la vie active :

« Bah, disons que ça me donne plus de temps libre pour éventuellement faire les courses si je les fais. Plus de temps libre pour aller acheter des vêtements, les chaussures et choses comme ça, mais ouais. [...] C'est une autre vie, c'est une vie plus décontractée, plus on prend le temps de faire. »

Mme Rembaud, 67 ans, ancienne artisane, mariée

Certaines femmes rencontrées font état des commerces ayant fait leur apparition dans leur univers d’approvisionnement depuis qu’elles sont à la retraite. Ainsi, elles diversifient les lieux et les modes d’achats. Pour Madame Rembaud, cette flexibilité nouvelle lui permet de choisir des lieux d’achats appréciés, correspondant à un mode de consommation davantage choisi que subi. Plus de temps est ainsi consacré à l’approvisionnement pour correspondre aux aspirations nouvelles.

L’évolution des préférences concerne les produits consommés mais également les lieux et modes d’approvisionnement. Nombreuses sont les personnes qui ont profité de leur retraite pour adopter un mode de consommation différent que lors de la vie active. Par exemple, dans les communes les plus éloignées des pôles urbains, le temps consacré au jardinage augmente. Cette activité est investie comme une pratique récréative (Peyrat, 2022) et comme source d’autoproduction. C’est une forme d’approvisionnement choisie par le mari de Madame Bonneville depuis la retraite :

« Et les courses plus importantes, c'était dans un supermarché Super U, à Châteauneuf la Forêt, à 14 km d'ici, sûre 14-15 je ne sais pas. Et quelques fois Carrefour. Mais Carrefour est une zone commerciale avec d'autres magasins. Et je n'ai jamais aimé ces temples de la consommation où on perdait un temps fou devant un rayon où il y avait 50 paquets de lessive. Je n'arrivais pas à savoir quel était le prix le plus intéressant. Non, ça je déteste. Et donc après, quand j'ai été à la retraite, j'ai fait des achats sur... il y avait une petite épicerie à Linard. C'est sur 3-4 km Linard, on avait boulangerie, boucherie, tout sur place, donc je faisais plus de choses sur cette petite commune. Et en même temps, on a commencé à acheter direct aux producteurs. Beaucoup. On a été sollicité, surtout pour de la viande, animaux, porc, veau,

bœuf, etc. Par des producteurs très locaux de la commune ou vraiment très proches. Et donc, on a commencé par ça ! Alors les légumes non, c'est notre production. Les légumes, je vous en parle pas parce que comme on est à la retraite, mon mari s'est mis au jardinage. On a une serre et on a des arbres fruitiers. Donc on n'est pas des bons clients, même pour les producteurs. »

Mme Bonneville, 71 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

Ce verbatim met en lumière le passage à la retraite comme un évènement de rupture des pratiques de mobilité pour achats de Madame Bonneville. Une fois à la retraite, son mari commence à jardiner et elle déploie une mobilité pour achats directement auprès de producteurs à plus grande proximité du domicile.

1.1.2. *Des besoins qui s'adaptent en conséquence de programmes d'activités renouvelés*

Le réagencement des programmes d'activité en vieillissant se traduit dans les pratiques d'approvisionnement. Par exemple, les personnes rencontrées qui participent à des activités sportives ou adhèrent à des clubs évoquent leurs achats aux magasins de sport. Madame Buteau justifie ses déplacements dans la zone commerciale au sud de Dijon par des achats liés aux loisirs et aux activités sportives du ménage :

« Y'a Décathlon, on va acheter nos chaussures de marche. Le vélo ! Parce que mon mari il fait du vélo... Bon maintenant il en fait pas, parce qu'il y a le confinement, il ne peut plus en faire. Mais on a le vélo d'appartement : mais il n'use pas de pneus. L'autre, il utilise des pneus. Voilà, alors on va à Décathlon pour notre, nos chaussures de marche et tout ce qui s'en suit. »

Mme Buteau, 66 ans, ancienne agricultrice, mariée

Les activités sportives sont davantage investies depuis que Monsieur et Madame Buteau sont à la retraite. D'un autre côté, les déplacements vers des commerces spécialisés pour le loisir, le sport, la couture, le bricolage disparaissent à partir du moment où les personnes cessent les activités qui leur sont associées.

Avec l'âge, les dépenses liées à l'habillement diminuent (Bodier, 1999). Cette évolution de la consommation se retrouve chez certaines femmes de notre enquête qui parlent d'un « besoin de s'habiller » de moins en moins important. Le fait de ne plus occuper un emploi, de participer à moins d'activités, pour lesquelles des tenues particulières étaient portées, réduit leur besoin d'acheter des vêtements ou des chaussures. Madame Chauveau livre ainsi ses réflexions sur l'évolution de ses envies de faire du shopping :

« Parce que j'ai peut-être plus les affinités qu'il faut pour aller dans les magasins. Moins envie de m'habiller, moins envie de, moins de sorties. Pas le même âge, pas le même corps, pas la même ligne, moins de sorties, moins de vêtements. Tout un engrenage, je pense, qui a fait que j'éprouve moins le besoin d'aller voir ce qu'il y a à la Toison. Alors qu'avant je trouvais

quand même bien la Toison. Je pense que c'est, oui, un manque d'envie, mais je pense que là, c'est lié à l'âge et au mode de vie en prenant de l'âge. Enfin, je vous dis ça à ma façon. »

Mme Chauveau, 71 ans, ancienne employé-e, mariée

Selon Madame Chauveau, c'est l'évolution de son « mode de vie en prenant de l'âge » qui l'a conduite à diminuer sa mobilité pour achats en direction de la zone commerciale en périphérie de Dijon. Ses préférences changent. Elle adapte ses pratiques à de nouvelles aspirations mais n'est pas limitée dans ses déplacements : ne plus se rendre dans la zone commerciale n'est pas contraint par des difficultés d'accès.

Les changements évoqués ci-dessus, initiés par une évolution des modes de vie à la vieillesse, sont pour la plupart perçus positivement. Ils découlent d'une transformation des envies, des activités, sans être contraints. Or, dans de nombreuses autres situations, le processus de vieillissement au grand âge est associé à l'apparition de nouvelles difficultés pour s'approvisionner.

1.2. Apparition de nouveaux troubles physiques, cognitifs ou sensoriels

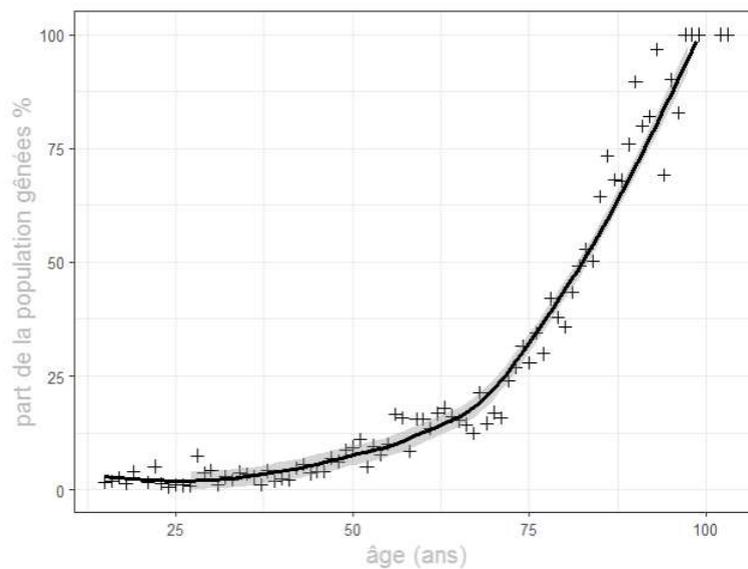
1.2.1. *À la vieillesse, des difficultés inévitables ?*

« Ah, mais moi si, je vais vieillir ! Si je ne meurs pas avant, je vais certainement vieillir. »

Mme Palud, 87 ans, ancienne employée, célibataire

Madame Palud prononce cette phrase après avoir fait mention du déclin des conditions de santé et des capacités physiques d'une amie. Ce qu'elle sous-entend par l'emploi du mot vieillir est l'impossibilité d'échapper à ce déclin « si on ne meurt pas avant ». Avec l'avancée en âge, l'apparition de difficultés, notamment pour se déplacer, semble inévitable et irréversible. À l'échelle nationale, les données de l'EMP renseignent la part des personnes déclarant une gêne pour se déplacer au sein de la population. Cette part augmente avec l'âge, notamment après 70 ans (Figure 6). À cet âge, la courbe dessine une rupture entre une époque de plus grande jeunesse où la part des personnes gênées pour se déplacer augmente en pente douce, et une vieillesse au cours de laquelle le risque d'être gêné augmente considérablement. À partir de 70 ans, le risque de subir une gêne augmente de 3 % par an. S'intéresser à la mobilité en vieillissant implique donc de prendre en compte ces difficultés grandissantes à se déplacer. Au Japon, les recherches sur les besoins des personnes âgées et des personnes en situation de handicap (Akiyama & Kim, 2005) sont fréquemment menées conjointement, les deux situations étant corrélées (Akiyama, 1991).

Figure 6 : Part des personnes gênées pour se déplacer selon l'âge



Sources : EMP 2018-2019. Calculs et réalisation de l'auteur. Points pour chaque âge de la part des personnes gênées et courbe de la moyenne glissante.

La lecture de ce graphique illustre aussi la part conséquente des personnes âgées de 70 ans et plus ne déclarant aucune difficulté. La moitié des personnes âgées de 80 ans recensées ne ressentent ainsi aucune gêne au cours de leur déplacement, quel que soit le mode de transport emprunté. Ce fait est d'une importance capitale pour comprendre les pratiques de mobilité pour s'approvisionner, dans la mesure où il témoigne des expériences de la vieillesse éloignées des contraintes pour se déplacer, et ce, jusqu'à un âge avancé. Cette description statistique révèle ainsi qu'au-delà de 85 ans, certaines personnes, certes minoritaires, ne rencontrent aucun obstacle à être mobiles.

L'analyse quantitative permet d'observer des situations différentes face aux difficultés à se déplacer qui surviennent de manière non uniforme selon l'âge. Cependant, elle propose une description extrêmement réductrice de l'expérience de la gêne à la vieillesse.

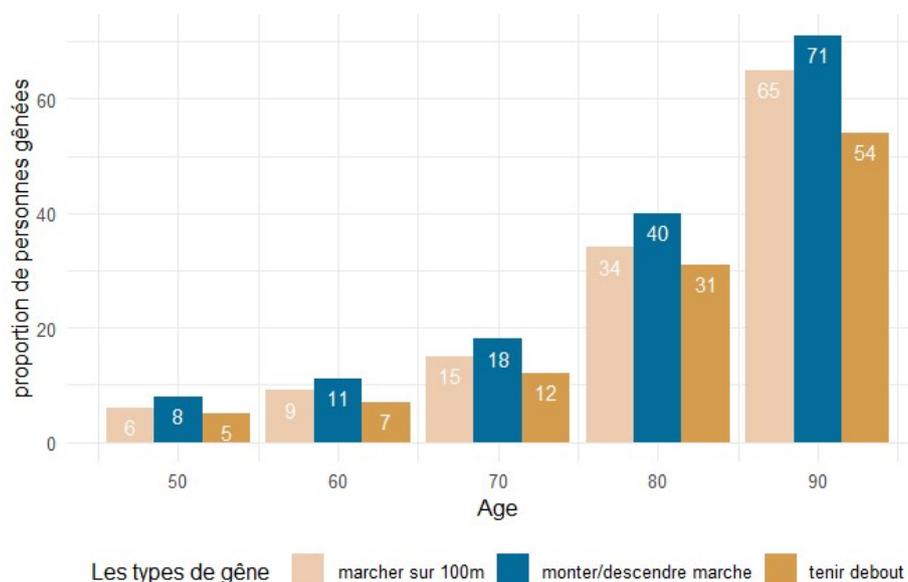
- Premièrement, la courbe présentée livre une moyenne glissante de la population par tranche d'âge et gomme les temporalités d'une gêne. Parallèlement, l'enquête qualitative retrace des expériences d'affaiblissement temporaires des capacités physiques. Parmi les trente-sept personnes qui ne déclaraient aucune gêne ou difficulté particulière au moment de l'entretien, onze ont vécu des périodes d'immobilité provisoires à la suite d'un accident ou d'une opération. Le rétablissement leur a ensuite permis de retrouver une aisance similaire à avant l'incident. L'analyse des pratiques d'approvisionnement des personnes durant ces périodes d'immobilité sur un temps défini renseigne sur les stratégies qu'elles pourraient mettre en œuvre si les difficultés étaient amenées à se pérenniser.

- Deuxièmement, le graphique ne permet d’identifier ni la nature de la gêne rencontrée, si cette gêne relève de difficultés physiques à marcher, conduire, être conduit, emprunter les transports collectifs, ni les raisons de cette gêne. Or, il apparaît indispensable de distinguer ces différences.

1.2.2. Une variété de difficultés qui affectent le recours aux différents modes de déplacement

Les difficultés à marcher sont identifiées par les personnes rencontrées comme le premier frein au maintien de l’autonomie pour s’approvisionner. Être gêné·e pour se déplacer à pied n’est pas spécifique à une population âgée. Indépendamment de l’âge, de nombreuses causes peuvent entraver la mobilité. Cependant, cette caractéristique se généralise au grand âge, concernant ainsi plus d’un tiers des personnes âgées de 80 à 90 ans et presque deux tiers des personnes âgées de plus de 90 ans (Figure 7).

Figure 7 : Les gênes pour se déplacer à pied par catégorie d’âge



Sources : EMP 2018-2019. Calculs et réalisation de l’auteurice.

Pouvoir marcher est essentiel à chaque étape d’un itinéraire d’approvisionnement : se rendre de son domicile à la rue commerçante du centre-bourg, franchir le perron de la porte du commerce, à déambuler à l’intérieur de ce dernier, etc. Parmi les personnes entendues, vingt-deux rencontrent des difficultés pour se déplacer à pied sur plusieurs centaines de mètres. Ce trouble physique entraîne une diminution du nombre de commerces qui leur sont accessibles, notamment les commerces dits de proximité et les épiceries du centre de la commune de résidence. Madame Blavier réside à Blaisy-Bas et souffre de douleurs aux jambes. Cela fait plusieurs années qu’elle a cessé de se rendre à pied à l’épicerie, éloignée de 500 mètres de son domicile. De même, les achats dans les centres-villes diminuent lorsqu’il devient douloureux de se promener à pied dans les rues

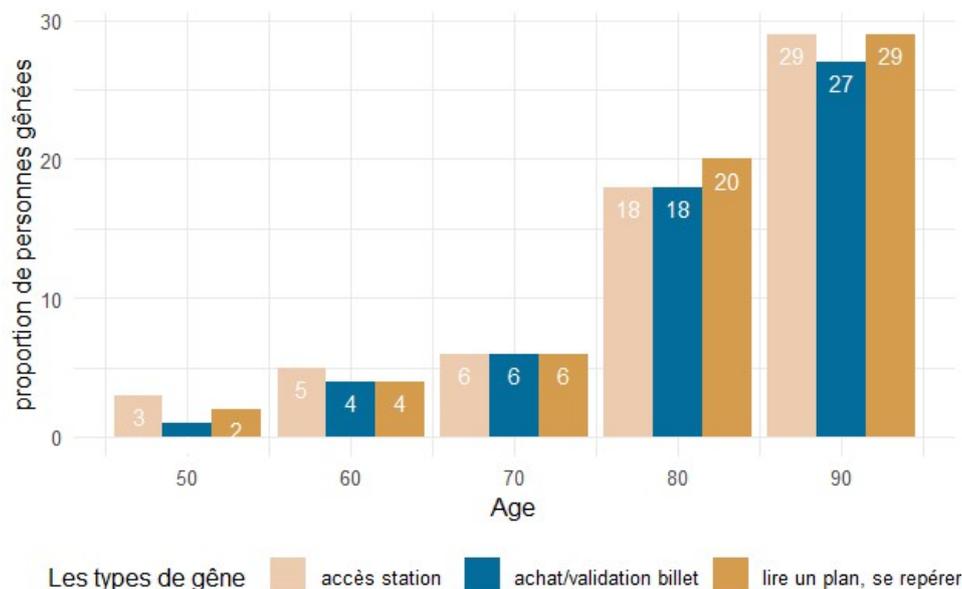
marchandes. Se déplacer avec une canne ou deux cannes anglaises, semble incompatible avec l'acheminement piéton des produits à porter du commerce vers le domicile.

Bien que peu de personnes aient mentionné le vélo comme mode de déplacement pour réaliser des achats, trois habitantes de Saint-Bonnet-Briance et Quétigny en font ou en ont fait un usage régulier, parfois avec l'aide d'une assistance électrique, pour se rendre dans différents commerces de proximité. Il n'en demeure pas moins que l'usage du vélo devient limité lorsque la force des jambes ou l'équilibre sur un deux roues diminuent.

Être gêné·e pour marcher, monter ou descendre une marche, contraint également l'accès aux transports collectifs. Au sein d'un territoire peu dense, lorsqu'un service de transport collectif est présent, les arrêts desservis peuvent être éloignés du domicile. Différents aspects d'un déplacement en transport public sont susceptibles de faire de celui-ci une réelle épreuve pour les personnes souffrant de douleurs en marchant. Les données de l'EMP décomposent les sources des difficultés en trois catégories : accéder à une station de transport public, acheter un billet à une borne et le composer, lire un plan et se repérer dans une gare. Ces trois types de gênes augmentent avec l'âge. En France, plus de 20 %²⁷ des personnes âgées de plus de 80 ans déclarent être gênées lors de l'usage des transports collectifs (Figure 8). Dans le questionnaire de l'EMP, il est possible de répondre « non concerné·e » à la question posée. Il semble ainsi probable que seules les personnes usagères des transports collectifs déclarent rencontrer des difficultés. À l'inverse, celles qui ne les empruntent pas ou plus peuvent ne pas se sentir concernées par la question. Ainsi, nous pouvons émettre l'hypothèse que les personnes qui ont renoncé à ce mode de déplacements à cause de nouvelles difficultés ne sont pas comptabilisées dans la part des personnes gênées. Les chiffres présentés ci-dessous seraient alors sous-estimés.

²⁷ Les calculs sont effectués à partir des données de déplacements sur l'ensemble du territoire français et pas uniquement sur les couronnes périurbaines.

Figure 8 : Les gênes pour se déplacer en transports collectifs par catégorie d’âge



Sources : EMP 2018-2019. Calculs et réalisation de l’auteurice.

L’analyse qualitative complète et affine les difficultés pouvant survenir avec l’âge. Les personnes rencontrées identifient les situations éprouvantes auxquelles elles ont été confrontées : se rendre à un arrêt de bus ou sur le quai de la gare, monter dans le véhicule, pouvoir prendre le temps de descendre lors de l’arrêt, se rendre à pied jusqu’à la destination. Les quais de la gare de TER de Blaisy-Bas, par exemple, sont uniquement accessibles par des escaliers comptant trente-deux marches. Ces marches, Mesdames Blattner et Blandy, à 82 ans, ne peuvent plus les monter. Cette dernière ne s’est pas rendue à Dijon en train en réalisant des achats depuis un an pour cette raison :

« Quand il faut revenir, il faut revenir avec les courses et puis tout... Pour monter les escaliers. »

Mme Blandy, 82 ans, ancienne employée et au foyer, veuve

De plus, elle souligne les difficultés rencontrées pour entrer dans le train, la marche entre le quai et le niveau du wagon exigeant un effort physique conséquent :

« Il y a un côté ça va, il est à la hauteur du train quand il arrive, mais il y a un côté, il est beaucoup plus haut, alors c’est... La première fois, moi, je m’y attendais pas, je descendais comme dans l’autre voie, carrément par terre ! Comme j’ai pas de grandes jambes, alors pour sauter... »

Lorsque les difficultés à marcher ou à emprunter les transports collectifs augmentent, l’automobile semble être le mode de transport privilégié pour prolonger la mobilité. En tant que mode de déplacement principal sur l’ensemble des territoires d’étude, la voiture a une influence déterminante sur les pratiques d’approvisionnement. Or, la mobilité automobile peut également être compromise

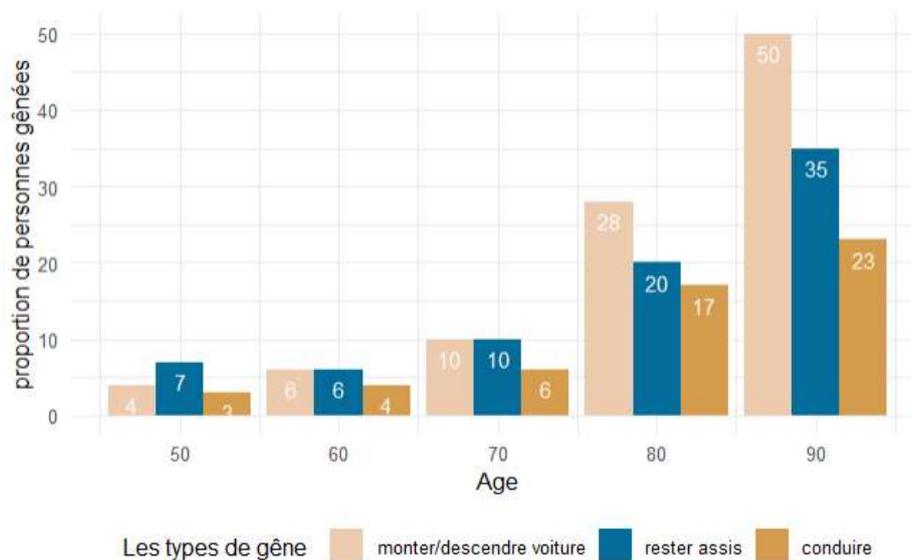
en vieillissant. Le déclin des capacités physiques se conjugue avec des problèmes de vue, la perte de réflexes, de concentration sur le temps long, des difficultés d'analyse de la route ou encore la perception des autres usager·ères. Monsieur Nebout nous informe que, pour conduire :

« Ben on n'a peut-être pas, moins, les mêmes réflexes. En plus, j'ai été opéré d'une prothèse de hanche, alors faut que je fasse quand même attention. »

M. Nebout, 88 ans, ancien ouvrier, marié

Ainsi selon l'EMP, la part des personnes gênées pour conduire devient conséquente après 80 ans (Figure 9)²⁸. Les déplacements automobiles en tant que passager·ère peuvent également devenir contraignants. C'est notamment le cas pour la moitié des personnes âgées de plus de 90 ans qui déclarent être gênées pour monter et descendre du véhicule. Certaines personnes enquêtées précisent leur inconfort, une peur nouvelle de la vitesse, une perte de confiance en la personne qui conduit ou encore le fait d'être malade en voiture. Ces raisons les conduisent à une diminution, voire un renoncement, aux déplacements en voiture en tant que passager·ère. Madame Bliot est aujourd'hui veuve et n'a jamais conduit. Son mari, détenteur du permis de conduire, lui permettait de se déplacer en automobile. Pourtant, plusieurs années avant le décès de son mari, elle avait déjà renoncé à l'accompagner en voiture, car elle ne se sentait plus en sécurité avec lui au volant.

Figure 9 : Les gênes pour se déplacer en voiture par catégorie d'âge



Sources : EMP 2018-2019. Calculs et réalisation de l'auteurice.

²⁸ La Figure 9 renseigne la part des personnes rencontrant des gênes pour conduire. Or, toutes les personnes ne conduisant pas ou plus sont absentes de ces chiffres. Les 17 % des personnes âgées de 80 à 90 ans déclarant une gêne maintiennent leur conduite. Interprété différemment, 17 % des personnes âgées de 80 à 90 ans dépassent leurs difficultés pour continuer de rouler.

Seize personnes rencontrées mentionnent ainsi les difficultés auxquelles elles doivent faire face pour conduire. Douze autres ont pris la décision de renoncer à la conduite automobile, devenant alors passagère pour les déplacements. Pour une partie d'entre elles, la décision de renoncer à conduire a été prise à la suite de la perception d'une diminution des capacités à conduire. D'autres n'ont pas attendu ces signes, considérant qu'à partir d'un certain âge, il devient dangereux de conduire. Elles ont intégré l'idée que « les personnes âgées » ont une conduite risquée. Par ailleurs, beaucoup de personnes autoévaluent régulièrement leurs pratiques, à l'instar de Madame Arcis qui interroge son comportement en tant que conductrice :

« Eh bien. Ça m'a beaucoup, beaucoup, beaucoup plu de conduire. Parce que j'ai beaucoup, beaucoup conduit. Par contre, maintenant, j'ai 81 ans, et je me pose des questions existentielles. Eh oui ! Et je me dis : Bon, alors. Tu regardes un petit peu : est-ce que tu as, les réflexes suffisants, est-ce que tu ? Voilà. Et je suis un peu inquiète. »

Mme Arcis, 81 ans, ancienne profession intermédiaire, veuve

À travers les expériences du vieillissement de leurs proches, les personnes interrogées ont été socialisées à une certaine idée de la vieillesse (Mallon, 2023). Madame Arcis, après avoir été témoin de l'expérience de son beau-père, exprime sa volonté de ne pas prolonger la conduite à un âge trop avancé :

« Je me rappelle quand j'étais jeune comme vous et que je voyais mon beau-père, par exemple, conduire encore à 72 ans, je me disais : mais il prend encore sa voiture ! Mais ça, c'est dangereux quand même. Je me souviens avoir dit ça. Et donc voilà, j'ai toujours un regard comme ça sur moi-même, en me disant : qu'est-ce que tu as dit à cette époque donc maintenant, c'est toi ? Voilà, c'est ça. »

Cette observation passée influence aujourd'hui sa pratique en tant que conductrice. Elle poursuit :

« Oui, mais je suis quand même consciente que même si moi je me rends pas compte, je pense que je suis susceptible d'avoir un réflexe, voilà. Ou d'être peut-être je ne sais pas, moi, d'être plus prudente dans certains, enfin, je ne sais pas si on appelle ça prudente, mais on peut ralentir à un endroit un peu exagérément, alors que ceux qui arrivent vont pas penser qu'on peut par exemple ralentir pour rien ou... Je ne sais pas comment expliquer, être un danger par... Moi, quand je suis sur la route, je me rends pas compte d'être un danger. Je fais attention, je suis bien les règles. »

Pour d'autres personnes, en revanche, renoncer à conduire s'est imposé à la suite d'un accident. C'est le cas de Monsieur Turpin qui, dans un virage, a effectué une sortie de route, se retrouvant secoué à l'intérieur de sa voiture. Depuis ce jour, il n'a plus repris le volant.

Enfin, et de manière plus générale, les personnes vieillissantes font l'expérience d'une plus grande fatigue et d'une diminution de leur force physique. Cette fatigue influence l'expérience de l'approvisionnement à toutes les étapes de l'itinéraire, notamment celle du déplacement, quel que

soit le mode de déplacement emprunté. Sortir de chez soi pour aller faire des achats, rencontrer du monde peut être épuisant. Avec l'âge, certaines personnes rencontrent des difficultés à porter un sac, charger/décharger des provisions, déplacer des produits lourds (le lait, la lessive, les pacs d'eau, etc.) ou pousser un caddie. Quatre résidentes de Blaisy-Bas avaient l'habitude de se rendre à Dijon par le train pour y réaliser des achats. Elles revenaient du centre-ville, portant leurs sacs remplis de la gare à leur domicile sur plusieurs centaines de mètres. À leur âge (de 80 à 84 ans), ces sacs deviennent « encombrants », « lourds, ça pèse » selon les dires de Madame Blanquefort. Cette dernière continue de se rendre à Dijon mais « ne se charge plus pour rentrer par le train ». Vingt-deux personnes rencontrées sont concernées par ces difficultés à porter leurs paniers lors de l'approvisionnement. Ces observations rejoignent celles établies par Meneely et ses collègues (2009) dans le cas de personnes âgées de plus de 60 ans et en Grande-Bretagne.

1.2.3. *L'acquisition de nouvelles compétences : des efforts qui paraissent excessifs et jugés peu profitables*

L'avancée en âge peut entraîner la manifestation de certains troubles cognitifs, telle qu'une plus faible disposition à apprendre. Naviguer sur un site de vente en ligne jusqu'alors inconnu, emprunter pour les premières fois un mode de transport ou même conduire pour les personnes qui ne l'ont jamais expérimenté nécessite un apprentissage particulier. Certainement, la vieillesse continue d'être une période propice à l'apprentissage de nouveaux savoirs, comme l'illustre l'ouvrage de Laure Adler (2020) cité en préambule. Nous l'observerons plus tard dans l'analyse. Le récit des expériences exposées ci-dessous ne cherche pas à masquer cette réalité. Toutefois, il semble important de relever certaines difficultés auxquelles des personnes rencontrées doivent faire face. Plusieurs déclarent avoir besoin de plus de temps, de se faire répéter les choses pour les comprendre. Madame Izzi témoigne de son expérience sur Internet avec les mots suivants :

« J'ai plus de tête. C'est pas possible, je perds la tête. Bon, j'aurais peut-être l'Alzheimer ou je ne sais pas quoi. Mais il y a des fois la veille au lendemain, y'a des fois je me souviens, y'a des fois je me souviens pas. Alors, allez apprendre quelque chose pour plus me souvenir, ça sert à rien. Ou alors faut que je le vois 2 ou 3 fois, 4 fois, 5 fois. Alors non, non. »

Mme Izzi, 77 ans, ancienne employée et au foyer, veuve et en concubinage

L'effort exigé pour apprendre ou réapprendre une démarche peut représenter un obstacle important qui peut compromettre la mobilité ou l'approvisionnement. Madame et Monsieur Blanchon ont changé de voiture depuis plusieurs années. Le nouveau modèle comporte plus d'options, des commandes électroniques et un boîtier à six vitesses.

« Monsieur : En fait, moi, ce que je me suis dit, c'est que ce qui l'avait bloqué, c'est que la voiture avait 6 vitesses.

Madame : Voilà, c’est ça, six vitesses et un bouton pour ci, un bouton pour ça. S’il y a de la neige, elle va t’emmener là, je ne sais pas. Moi, je dis ça, c’est des trucs, moi, je ne sais pas trop, je comprends pas, et moi j’ai peur en voiture, il faut le savoir. »

*M. et Mme Blanchon, 73 et 70 ans,
ancien employé, ancienne profession intermédiaire, marié-es*

Conduire ce nouveau modèle n’est pas une chose aisée pour Madame Blanchon et nécessiterait un nouvel apprentissage. Pourtant, elle a été au volant de toutes les voitures que le ménage a possédé précédemment. Le changement de voiture constitue l’évènement déclencheur du renoncement à conduire.

Certains évènements, tels que les confinements durant la pandémie, les accidents ou les opérations à la suite d’une maladie, imposent une rupture des habitudes qui peuvent être difficiles à reprendre.

Depuis son opération, Madame Bondu n’est plus remontée sur son vélo :

« La peur, elle vient de, je ne sais pas. Parce qu’il est réglé assez haut, vu que je suis grande. C’était que je me sentais pas suffisamment au niveau de l’équilibre, peut-être. J’avais peur quand j’ai juste eu ma prothèse. Je vais voir, je sais pas. »

Mme Bondu, 72 ans, ancienne profession intermédiaire, veuve

Madame Bondu a perdu confiance en elle et en ses facultés à pouvoir rouler jusqu’à l’épicerie du village. Pour faire face à sa peur, elle souhaite aujourd’hui réapprendre avant de se remettre en selle. Ainsi, la continuité des pratiques de mobilité, des lieux d’approvisionnement repose sur une régularité d’usage et de fréquentation de ces lieux.

Les périodes d’immobilité entravent une fréquentation régulière des lieux d’approvisionnement et des centralités urbaines, pouvant conduire à une perte de repères sur le territoire. Les compétences spatiales (Kaufmann *et al.*, 2016) nécessitent d’être entretenues pour prolonger la mobilité. Reprendre ces habitudes représente un coût de réadaptation important, pouvant être difficile à surmonter. En ce sens, le confinement correspond à une période d’immobilité contrainte. Ainsi, Madame Cuvilier, qui ne s’est pas rendue dans le centre-ville de Dijon depuis plus d’un an, n’ose pas y retourner seule :

« Enquêtrice : Et est-ce que ça vous arrive d’aller dans le centre de Dijon ?

Madame : Non, ça fait au moins un an que je suis pas allée. Là, je voudrais y aller, mais j’ai pas... Il faudrait qu’on m’emmène.

Enquêtrice : Pourquoi ?

Madame : Et ben parce que, parce que je ne sais pas. Parce que oui, j’ai plus le... J’ai plus.

Monsieur : À cause du covid ?

Madame : la dynamique, j’ai plus... »

Mme et M. Cuvilier, 73 et 77 ans, ancien-nes employé-es, marié-es

Les confinements successifs ont marqué une coupure dans les habitudes de Madame Cuvilier. Être mobile et se déplacer lui permettaient de rester familière des lieux d’approvisionnement et plus généralement de la ville. Retourner dans le centre de Dijon nécessite à ses yeux une nouvelle

appropriation des lieux et un besoin de réactiver des repères et des connaissances. Au moment de l'entretien, ces efforts de réapprentissage lui semblent difficilement surmontables.

Dans certains cas, les bénéfices perçus d'un nouvel usage ne sont pas à la hauteur de l'effort que représente son apprentissage. Certaines personnes anticipent que l'énergie à dépenser pour apprendre de nouveaux outils, utiliser de nouveaux services est trop importante. D'autres évaluent un rapport coût/bénéfice trop élevé pour s'approvisionner (Caradec, 2015). Le gain d'accès à un service de mobilité, à un nouveau mode d'approvisionnement, ne motive pas l'effort à fournir pour surmonter la contrainte d'un nouvel apprentissage. De nombreuses personnes, dont fait partie Madame Chauveau, s'estiment « trop vieilles » pour qu'un nouvel apprentissage en vaille la peine :

« Et puis, déjà vieillissant on commence à avoir des rhumatismes dans les pouces. Alors, je pense que je suis trop vieille pour apprendre. Il est trop tard. »

Mme Chauveau, 71 ans, ancienne employé-e, mariée

Ces derniers mots « il est trop tard » apparaissent comme une sentence définitive. Les efforts à fournir au regard du temps qu'il reste à vivre sont trop lourds. De telles réflexions sont notamment formulées par les personnes démunies face aux objets technologiques, aux services dématérialisés ou encore à la conduite automobile. Parmi les femmes ne disposant pas du permis de conduire au moment de l'entretien, aucune n'envisage de le passer pour pallier certaines difficultés de mobilité piétonne ou en train. Elles estiment leurs compétences et leurs capacités d'apprentissage insuffisantes pour envisager de prendre des cours de conduite ou de passer le code. Deux d'entre elles relatent avec un certain amusement l'histoire lue dans le journal d'une femme âgée de 90 ans tentant pour la 32^{ème} fois de passer le permis. Selon elles, il est impossible qu'une femme de cet âge y parvienne, considérant ses tentatives comme vaines.

1.2.4. *Une appréhension du monde extérieur qui grandit*

Le processus de vieillissement est lié à une évolution du rapport à l'environnement extérieur, à son quartier, à la ville. Les sensibilités face au monde changent, certaines caractéristiques deviennent moins appréciées, voire difficilement supportables. Plusieurs personnes rencontrées livrent les nombreuses sources d'inconfort, telles que le bruit au sein des commerces, les « va et vient » des zones commerçantes, le monde ou encore l'anonymat des grandes surfaces. Les personnes soulignent que ces caractéristiques ne sont pas nouvelles, mais elles déclarent les appréhender de façon différente, plus éprouvante. Le rythme et la densité urbaine, plus soutenus à Dijon, sont de moins en moins supportés par Madame Blandy qui évite désormais de se rendre dans le centre-ville pour faire ses achats :

« Madame : Ça m'effraie un peu.

Enquêtrice : C'est le fait de prendre le train ou d'être à Dijon qui vous effraie ?

Madame : Être à Dijon. Dès que je sors de la gare. Le docteur me dit : c'est normal. Je quitte Blaisy, c'est calme et tout, vous arrivez à Dijon, c'est bruyant, c'est... Pff, non. »

Mme Blandy, 82 ans, ancienne employée et au foyer, veuve

Madame Blandy expose durant plusieurs minutes les nouvelles craintes qu'elle ressent dans un quartier qu'elle connaît pourtant depuis toujours. Sans pouvoir l'expliquer, elle a peur d'évoluer dans les rues de Dijon, de pénétrer dans certains magasins. Elle se retrouve dans des situations de stress inexpérimentées jusqu'alors. Parmi les personnes rencontrées, trois évoquent la peur ressentie dans l'espace public ou dans un commerce. Cette peur grandit avec l'âge. Elle est parfois accentuée par une représentation négative des « bandes de jeunes » que craint Madame Blanquefort. Cette jeunesse, « différente », est identifiée comme source d'insécurité, lorsqu'elle exprime que « ça grouille de ces jeunes-là ».

Dans d'autres cas, l'appréhension du monde extérieur provient d'un sentiment de vulnérabilité, renforcé par la peur de tomber. En effet, parmi les personnes rencontrées, plus d'une vingtaine déclarent avoir besoin de faire attention, que ce soit à la suite d'une opération ou non : attention à ne pas se fatiguer ; attention à ne pas être bousculée.

En prenant de l'âge, les personnes peuvent ainsi rencontrer l'ensemble des transformations mentionnées ci-dessus. Les évolutions des envies, des capacités physiques et cognitives affectent les préférences en termes de lieux ou produits d'achats leurs capacités à se déplacer, selon différents modes. Les personnes vieillissantes adaptent ainsi l'ensemble de leurs pratiques d'approvisionnement. Les personnes plus âgées racontent l'expérience personnelle de ces changements et vivent aux côtés de personnes proches qui vieillissent elles aussi.

1.2.5. *Vieillir au même rythme que son entourage*

Parmi les soixante-et-onze personnes rencontrées, cinquante-et-une sont mariées ou fréquentent quelqu'un·e. Un seul homme est marié avec une femme qui occupe un emploi au moment de l'entretien. Pour les autres couples, les deux partenaires sont à la retraite depuis plusieurs années et vivent une expérience commune du vieillissement. Dans ces cas, les personnes évoquent, sans dissociation, leurs nouvelles difficultés et celles de leur conjoint·e. Ainsi, Madame Martinache témoigne des problèmes de vue de son mari. Quant à Madame Papineau, elle évoque la maladie de son époux, survenue peu de temps après leur retraite « qui l'a handicapé dans les jambes, dans la marche ». L'ensemble des transformations liées au vieillissement observées peuvent survenir chez toutes les personnes de l'entourage appartenant à la même génération et vieillissant au même rythme que les enquêtés·es. Or, l'enquête sur le terrain révèle de nombreuses pratiques collectives

de l'approvisionnement : en couple, avec des ami·es ou des voisin·es. Un itinéraire d'approvisionnement réalisé à plusieurs dépend alors de ces personnes tierces.

Le décès de son conjoint, sa conjointe ou d'une personne proche n'est pas un évènement réservé à la vieillesse et peut survenir à « des âges précoces » (Delaunay-Berdaï, 2004). À tout âge de la vie, une perte bouleverse l'ensemble des pratiques et des activités quotidiennes. Il convient toutefois de souligner la plus grande probabilité que cet évènement survienne à un âge avancé²⁹. Le veuvage apparaît comme le plus grand bouleversement dans l'environnement social. Lorsque des habitudes communes ont été ancrées, le décès d'un des deux conjoints peut perturber les modes d'approvisionnement de la personne restant seule (Caradec, 2007). Ainsi, dix femmes aujourd'hui veuves réalisaient leurs achats avec leur mari, parfois le seul du ménage à être détenteur du permis de conduire. Ces femmes n'étant plus motorisées une fois veuves, elles ont dû repenser leur organisation. Dans d'autres cas, la perte de l'époux ou de l'épouse peut se traduire par un changement des produits consommés ou des enseignes visitées. Dans la mesure où il permet aux veufs, et principalement aux veuves, de se soustraire aux préférences ou régimes particuliers imposés par l'ancien·ne conjoint·e lors d'une vie commune, le veuvage réduit ces contraintes et offre une nouvelle flexibilité (Cardon, 2009). « Certaines veuves se sentent « libérées » des goûts alimentaires de leur conjoint » (Plessz & Guéguen, 2017, p. 550). Les recherches sur l'expérience du veuvage à un âge avancé révèlent une expérience particulièrement genrée de cet évènement (Caradec, 2007 ; Delbès & Gaymu, 2002). Les organisations mises en œuvre au sein des couples concernant l'activité des achats ainsi que l'influence de la perte du ou de la conjoint·e sur les pratiques d'approvisionnement seront approfondies dans le chapitre 7.

À une échelle plus large que celle du couple, le décès d'une personne proche peut tout autant avoir des conséquences sur les pratiques d'approvisionnement. Certaines sorties pour achats sont effectuées avec un ou une ami·e. Après son décès, ces sorties ne seront pas prolongées. De la même manière, un déplacement vers le centre commercial ou la rue marchande du centre-ville en transports collectifs pouvait être apprécié uniquement lorsqu'il était effectué à deux. Il devient plus *coûteux* pour la personne de faire le trajet seul. Ainsi, Madame Parlier n'emprunte plus le bus pour revenir de Limoges où elle effectuait des achats avec une amie :

« Alors, je ne l'utilise plus. Mais quand j'étais avec mon amie, c'est soit mon mari, soit son mari qui nous emmenait, mais on rentrait en bus. Donc on le prenait à Limoges et puis on rentrait en bus. »

Mme Parlier, 73 ans, ancienne ouvrière, mariée

²⁹ Source : Pyramide des âges par état matrimonial 2021 – France (Insee, 2023)

Au-delà d’une compagnie pour les déplacements et la sortie, le groupe permet également une entraide, parfois nécessaire au grand âge lorsque les capacités physiques déclinent.

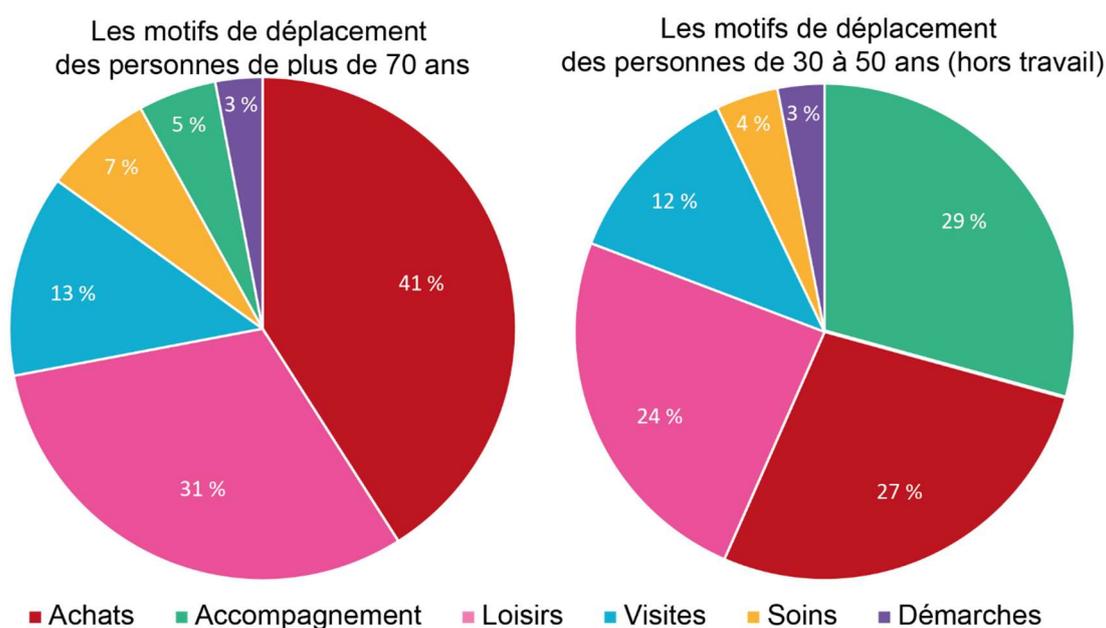
1.3. L’approvisionnement, parfois la seule sortie de la semaine

La transformation des modes de vie, des envies d’achats et des besoins en vieillissant peut redessiner la nature de l’activité de l’approvisionnement. Les représentations et la valeur accordées à cette activité évoluent.

1.3.1. *La place considérable des achats dans les programmes d’activité*

Nous l’avons évoqué à plusieurs reprises, à un âge avancé, les achats deviennent le premier motif de déplacement, devant les loisirs et les visites (Figure 10). L’analyse des données de l’EMP à l’échelle française font écho aux données des Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) menées dans 15 villes françaises à la fin des années 1990 (Benlahrech, 2001) et dans d’autres pays européens (Ahern & Hine, 2012 ; Mackett, 2015 ; S. T. D. Nordbakke, 2019). Après 70 ans, les achats correspondent à 41 % de l’ensemble des déplacements effectués, hors retour au domicile. Ce nombre tombe à 27 % chez les personnes âgées de 30 à 50 ans, sans considérer les déplacements liés à la mobilité professionnelle. Au regard de la prédominance de ce motif, les achats prennent une place importante dans l’emploi du temps des personnes plus âgées. Tout changement contraignant les pratiques d’approvisionnement aurait alors une plus grande répercussion à la vieillesse.

Figure 10 : Répartitions du nombre de déplacements quotidiens par motif selon l’âge



Source : EMP, 2019

Réalisation : A. Brachet, 2024

Pour neuf personnes parmi celles rencontrées, faire des courses est la seule sortie régulière du domicile. Mesdames Blandy et Blattner, entendues lors d'un même entretien, n'ont pas de permis de conduire et se font emmener, une par sa fille, l'autre par Monsieur Blanco au supermarché une fois par semaine.

« Monsieur Blanco : Il y a aussi un truc qu'il ne faut pas oublier : d'aller à Sombernon, pour des gens qu'ont de l'âge tout ça, ça fait une sortie.

Madame Blandy : Oui, c'est ma seule sortie. C'est ma seule sortie de la semaine.

Enquêtrice : Et vous aimez bien y aller ?

Madame Blandy : Ah ben oui, oui. Faire mes courses, oui !

Madame Blattner : Ah ben oui. »

*M. Blanco, ancien ouvrier, divorcé, en concubinage
Mme Blandy, 82 ans, ancienne employée et au foyer, veuve
Mme Blattner, 82 ans, ancienne ouvrière, divorcée*

Depuis la fermeture de l'épicerie de la commune, Madame Blandy n'a plus l'occasion de se rendre à pied dans l'ancienne rue marchande de la commune. Se rendre au Super U de Sombernon pour faire ses courses constitue parfois sa seule sortie de la semaine.

Pour les soixante personnes qui ne se trouvent pas dans cette situation, le rapport à l'approvisionnement peut être variable. Pour quelques-unes d'entre-elles, sortir faire des achats est peu apprécié. Pour les autres en revanche, il s'agit d'une activité valorisée.

1.3.2. *Les courses du quotidien comme source de plaisir*

La place conséquente que prend l'approvisionnement au sein des programmes d'activités de nombreuses personnes induit une transformation de la perception de cette activité. Le fait de s'approvisionner n'est plus vécu de la même manière au grand âge. Les déplacements à destination des supermarchés, considérés comme une mobilité contrainte durant la vie active, peuvent devenir récréatifs. Lorsque les personnes déclarent dédier plus de temps à l'approvisionnement, elles sortent d'une logique d'optimisation du temps passé en magasin. Ainsi, parmi les 70 personnes rencontrées, plus des 4/5^{ème} déclarent apprécier faire les courses. Nos observations corroborent les analyses sur des données de 2010 soulignant que les retraité·es étaient plus nombreux·ses que la population active notamment, à considérer les courses comme une activité agréable et non comme une corvée (Brousse *et al.*, 2015). La frontière entre la contrainte des courses quotidienne et ou l'activité de shopping et les achats de loisir n'apparaît plus aussi clairement lorsque l'ensemble des achats sont rassemblés en une sortie régulière, à destination d'un unique lieu d'approvisionnement. Que ce soit au sein de petits commerces de la commune de résidence ou au sein de zones commerciales, les lieux d'approvisionnement sont identifiés comme des lieux de sociabilité. L'importance des commerces spécialisés ou épiceries en territoires peu denses pour l'intégration sociale est

notamment illustrée au travers des discours des résident·es de Blaisy-Bas. Lorsque Madame Blaque se rendait dans les commerces aujourd’hui fermés de la commune, c’était surtout :

« Pour voir un peu de gens, des personnes. Moi, je suis, je suis assez bavarde, donc je peux... »
Mme Blaque, 74 ans, ancienne employée et au foyer, mariée

Les supermarchés et hypermarchés peuvent également incarner ce lieu de rencontre. Nous retrouvons des éléments qui éclairent des formes de sociabilité au sein des grandes et moyennes surfaces, telles que des rendez-vous informels. Madame Palud suggère à son amie de se rendre au Super U le vendredi plutôt que le samedi car « le vendredi on croise plein de monde ». Ces comportements peuvent être rapprochés de ceux du « petit monde » de la galerie marchande, terrain d’étude de Besozzi et Marchal (2017). Ces chercheurs décrivent l’appropriation de cet espace à l’intérieur d’un centre commercial par les personnes âgées retraitées. Aussi, se rendre au supermarché ne constitue pas uniquement un moyen de s’approvisionner, mais un moment pour retrouver et discuter avec des proches et des connaissances.

Ces observations saisissent le rôle essentiel des structures commerciales pour la participation sociale de certaines personnes âgées (Pantelaki *et al.*, 2019). Ce qui est recherché par certaines personnes âgées lorsqu’elles se déplacent pour faire des achats serait davantage un maintien des interactions sociales plutôt qu’un unique besoin de se procurer les produits essentiels. Les liens entretenus avec les vendeur·ses en magasin ou encore la qualité du service rendu peuvent prendre une plus grande importance à la vieillesse. C’est ce que souligne Monsieur Neuville :

« Ça me fait marrer parce que c'est vrai que quand on vieillit, on aime bien ces petites attentions. Un brin d'empathie, ça fait chaud au cœur. C'est comme ça. »

M. Neuville, 78 ans, ancien agriculteur, marié

La sympathie des commerçant·es peut être appréciée à toutes les étapes du cycle de vie, mais selon Monsieur Neuville cette sensibilité augmente avec l’âge. Il accorde aujourd’hui plus d’importance à ce que Delm (2017) identifie comme des liens ténus avec les commerçant·es.

Le vieillissement correspond ainsi à une période de transformation au cours de laquelle les modes de vie évoluent et la mobilité pour s’approvisionner peut se retrouver contrariée. La place accordée à l’approvisionnement peut devenir très importante dans le programme d’activités de certaines personnes. Ainsi, les conséquences des changements affectant cette activité prennent une plus grande ampleur à la vieillesse.

2. Des évolutions de l'environnement bien connues de ses habitant·es

Le territoire mute sous bien des aspects, les conditions de circulation, la répartition spatiale des commerces, les modes de vie des résident·es évoluent. Les personnes rencontrées font ainsi l'expérience de ces changements. Dans cette partie, les transformations du territoire sont éclairées par le discours des personnes rencontrées. Elles interviennent à différentes échelles sur le territoire. Les personnes rencontrées relèvent à la fois les transformations de l'offre commerciale dans leur environnement résidentiel proche, mais également celles étant à l'œuvre dans des centralités urbaines plus lointaines, notamment le centre de l'agglomération. En parallèle des évolutions des offres commerciales et mobilité présentées, les personnes réagissent, s'expriment et développent un discours sur ces transformations. S'intéresser à la manière dont les personnes âgées les rapportent, les racontent permet d'identifier celles qui ont une influence effective sur les conditions d'accès aux commerces. Nous commençons par dépeindre succinctement l'évolution de l'offre commerciale depuis 1988 sur les aires urbaines de Dijon et Limoges afin de contextualiser et d'éclairer les discours des personnes rencontrées.

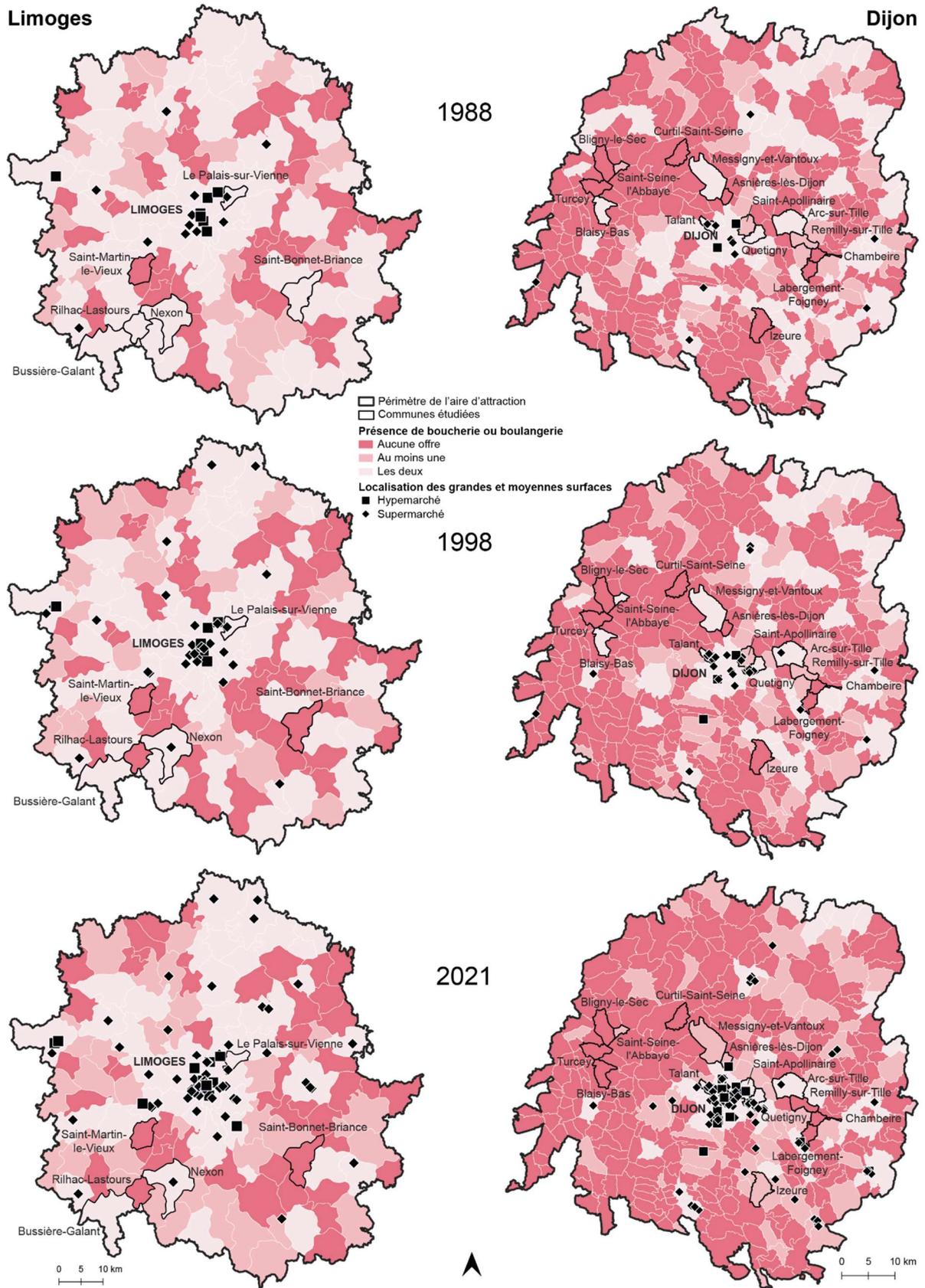
2.1. Un maillage plus fin des grandes et moyennes surfaces

Les évolutions de l'offre commerciale sur les deux terrains d'études correspondent aux mutations à l'œuvre sur le territoire national métropolitain exposées au chapitre 1 (partie 1). Sur le terrain limougeaud, la tendance est à la disparition des boucheries et boulangerie depuis 1988 au sein des communes peu denses et très peu denses (Carte 11, partie droite). Les grandes et moyennes surfaces qui se concentraient au sein du pôle urbain jusqu'en 1988 s'étendent aux communes plus éloignées en 1998. Leur présence dans les communes peu denses continue de progresser jusqu'à 2021. La trajectoire de l'aire de Dijon semble moins uniforme : certaines communes se dotent d'une boucherie ou boulangerie lorsque d'autres voient leurs commerces se fermer (Carte 11, partie gauche). L'implantation des supermarchés en dehors des pôles urbains s'opère de manière plus tardive. Seul le supermarché de Sombernon est présent en 1998 hors de la centralité urbaine. Entre 1998 et 2021, de nouvelles moyennes surfaces maillent plus finement l'aire d'attraction, et s'étendent principalement au sud et à l'est de Dijon. Il est intéressant de souligner cette différence avec la partie Nord-Ouest de l'aire, dont une part importante des communes, déjà dépourvues en boucherie et/ou boulangerie en 1988, ne proposent aucune offre en 2021. Ces commerces spécialisés diminuent à Saint-Seine-l'Abbaye, Messigny-et-Vantoux et Blaisy-Bas. Cette dernière commune où ont été entendues plus d'une dizaine de personnes âgées de 70 ans et plus est un cas particulièrement intéressant dans cette recherche. En effet, la dernière structure commerciale, une

épicerie tenue par deux commerçantes, surnommée « Chez les filles », a fermé ses portes six mois avant la réalisation des entretiens.

Depuis leur installation sur le territoire, les personnes âgées rencontrées observent ces mutations de l'offre commerciale et nous livrent leurs représentations associées à ces changements. L'analyse des discours éclaire ainsi leurs perceptions. Les transformations identifiées comme ayant une influence sur leurs pratiques d'approvisionnement ne se limitent pas à la présence ou disparition des commerces, mais s'étendent aux services et à la nature de l'offre proposées.

Carte 11 : Évolution de l'offre commerciale de 1988 à 2021 sur les deux terrains étudiés



Sources : Géosiren, 2021 ; Inventaire communal 1988, 1998 ; Insee BPE, 2021

Réalisation : QGIS, A. Brachet, 2024

2.2. Après un déclin des commerces de proximité, un renouveau de l’offre locale qui convainc une partie des résident·es

2.2.1. *La disparition de l’offre de proximité traditionnelle : un évènement omniprésent dans les entretiens*

Les transformations de l’offre commerciale les plus exprimées concernent la disparition de commerces de proximité autrefois fréquentés et appréciés au sein de la commune de résidence ou de celles avoisinantes. La fermeture des boucheries ou boulangeries mise en évidence dans la partie précédente est systématiquement mentionnée, notamment dans les communes de Rilhac-Lastours, Saint-Bonnet-Briance ou Blaisy-Bas. Par ailleurs, sur l’ensemble des territoires d’études, les personnes rencontrées évoquent :

- la fermeture d’un, et souvent plusieurs commerces de proximité ;
- la cessation d’activité de commerçant·es du centre-bourg le plus proche ;
- le départ à la retraite d’un marchand ambulant dont la tournée n’a pas été reprise.

Monsieur Pagel regrette la tournée quotidienne du marchand de pain de la commune du Palais-sur-Vienne :

« Autrement point de vue commerces. On était beaucoup plus achalandé avant que maintenant. Parce qu’on avait un boulanger qui passait tous les jours, ou.... Sauf le dimanche, oui. Mais euh... qui faisait du très bon pain d’ailleurs. Et il est décédé, personne n’a repris la suite. Donc, un commerce qui a fermé, dirons-nous que le Palais, y’a plus beaucoup de commerces hein ! »

M. Pagel, 74 ans, ancien ouvrier, marié

Dans les communes rurales du territoire d’étude, les personnes ayant une grande ancienneté résidentielle racontent l’histoire de leur commune qui comptait alors plusieurs épiceries spécialisées, une boulangerie, une boucherie ou un café. De l’ancienne rue commerçante des bourgs, il ne reste au moment de l’entretien, plus qu’une ou deux boutiques. La fine connaissance du territoire de résidence permet aux personnes plus âgées d’énumérer les commerces fermés et ouverts sur leur commune de résidence et celles avoisinantes depuis leur emménagement. Monsieur et Madame Rivet installé·es depuis 30 ans à Rilhac se souviennent :

« Quand on a acheté en 1973, il y avait à Lastours, 2 boucheries épiceries, il y avait un boulanger, deux stations d’essence, pas des grandes stations, mais enfin bon, on distribuait de l’essence. Euh... Des cafés, des bistrot y’en avait un, deux, y’en avait au moins deux oui. Et puis qu’est-ce qu’il y avait de plus ? C’est tout ? »

Mme Rivet, 80 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

Madame Richoux, native du même village, complète cette description en énumérant la fermeture des commerces des communes voisines :

« Vous voyez, c'est malheureux parce que c'est des villages, c'est tout est fermé ! Je vois Flavignac, le boucher... Y'a plus que le boulanger, sinon, le boucher, la coop... Tout a fermé alors c'est triste... Flavignac, pourtant c'est un bourg plus important que les Cars. Et puis il reste un restaurant, y'a quand même la pharmacie. »

Mme Richoux, 91 ans, au foyer, mariée

Interrogées sur les évolutions de l'offre commerciale de leur territoire, de nombreuses personnes rencontrées, ayant toujours vécu au sein de la même commune, évoquent la disparition de commerces avant les années 1988. Ainsi, leur image d'une offre commerciale de proximité remonte à des souvenirs d'enfance. Pour d'autres en revanche, les fermetures évoquées sont très récentes et influencent considérablement les pratiques d'approvisionnement adoptées en vieillissant. À Blaisy-Bas, la fermeture récente de l'épicerie « Chez les filles » est évoquée par l'ensemble des résident·es rencontré·es. Cet évènement local, d'importance capitale, fut sujet à discussion lors de chaque entretien.

Certains commerces fréquentés et appréciés se maintiennent, mais changent de propriétaire. Les prix pratiqués, la qualité des services et des produits proposés, les relations avec les commerçant·es, les modes de paiement ou encore les horaires et jours d'ouverture sont susceptibles d'évoluer. Lorsqu'ils ne correspondent plus aux attentes et besoins des personnes, ces changements peuvent bouleverser de manière conséquente les pratiques d'approvisionnement. Nous observons notamment des évolutions des liens sociaux entre les consommateur·rices et commerçant·es. La fermeture des commerces de proximité correspond, dans certains cas, au départ à la retraite d'un·e ami·e ou à la fin de bonnes relations avec le ou la vendeur·se. Madame et Monsieur Rivet racontent ainsi :

« Madame : Mais [Dupond], Madame [Dupond], l'épicerie c'est elle qui a fermé la première, elle a pas eu de repreneur. Ensuite Madame Martin elle a fermé quand même plus tard elle, elle faisait que boucherie !

Monsieur : Oh y'avait bien... tu pouvais te dépanner, du sel, des pâtes, de la farine, que sais-je ? fin bon, y'avait pas... Et quand elle a fermé, pareil, pas de repreneur, donc euh... Le boulanger, il s'est arrêté pour cause de...

Madame : retraite aussi.

Monsieur : [Thierry] ?! Maladie, il était pas à la retraite ! »

Mme et M Rivet, 80 et 81 ans, ancienne profession intermédiaire, ancien cadre, marié·es

Madame et Monsieur Rivet ont entretenu des liens étroits avec les commerçant·es. Ils et elles sont appelé·es par leur prénom ou nom de famille. Les commerces étaient associés aux personnes qui y travaillaient. Dans le cas de Madame Buteau, le changement de propriétaire de la boulangerie-pâtisserie correspond à une transformation importante, entraînant une perte de qualité. Si la structure commerciale est toujours présente, elle n'apprécie plus les produits vendus et ne s'y rend plus. Ces considérations rejoignent les discours des enquêté·es de l'étude menée par Simard (2021) face à la fermeture des services et commerces de proximité en milieu rural. Les résident·es relatent

ainsi l’effritement du tissu social comme conséquence de l’érosion des infrastructures de services. La perception négative de ces disparitions est nourrie d’une incompréhension et d’une inquiétude sur la pérennité de l’offre restante (Simard, 2021).

2.2.2. *Une ambivalence face à l’apparition des grandes et moyennes surfaces*

En parallèle des fermetures des boulangeries, boucheries, épiceries et cafés locaux, les personnes décrivent avec attention la création des grandes et moyennes surfaces. Elles évoquent les hypermarchés, en périphéries des agglomérations dijonnaise et limougeaude, puis quelques décennies plus tard, celle des supermarchés dans les bourgs de Nexon dans le limousin, ou de Somberton en Côte d’Or (Carte 11).

La majorité des personnes ont alors commencé à réaliser des achats, mensuels ou hebdomadaires au sein de ces grandes et moyennes surfaces dès leur ouverture. Ces zones commerciales en périphérie de la ville sont appréciées de résident·es du périurbain. Monsieur Astie profite des hypermarchés à l’entrée de Dijon :

« Et on a beaucoup de choses sur place. On est très bien situé ici, avec le centre commercial d’Ahuy là, avec Carrefour Leclerc. Y’a tout là. »

M. Astie, 79 ans, ancien cadre, marié

Dans les communes peu denses éloignées de la ville centre, ces structures commerciales peuvent également être fréquentées comme lieu d’approvisionnement régulier. Madame Blanchon raconte que, à l’ouverture des hypermarchés de Chenôve et Quetigny à la fin des années 1960, elle et son mari se rendaient chaque mois dans une des deux grandes surfaces. Aujourd’hui, parmi les soixante-dix personnes rencontrées, treize ont pour lieu d’approvisionnement principal un hypermarché et quarante-cinq se rendent très fréquemment dans un supermarché pour faire des achats.

En revanche, pour d’autres personnes des territoires peu denses, une distinction s’opère entre les grandes surfaces des zones commerciales en périphérie des villes et les supermarchés de centre-bourg, identifiés comme des commerces de proximité. Madame et Monsieur Curiel voient d’un mauvais œil la Toison d’Or au nord de Dijon. De même, Monsieur Bonjean rejette la zone commerciale en périphérie de Limoges, mais apprécie le supermarché du bourg voisin :

« Ne me parlez pas de family village ! Ça, c’est à plastiquer ça ! Ah oui, si, on devrait plastiquer ces trucs-là, on devrait les interdire. On devrait. Ils ont vidé le centre de Limoges, ils ont vidé les... Ils ont tous couru là-haut, les constructeurs de voitures, ils ont tous couru là-haut. C’est infernal pour y aller. Alors qu’ils avaient des trucs... C’est, les gens sont cons. »

M. Bonjean, 73 ans, ancien cadre, marié

Enfin, dans la continuité des discours déplorant une détérioration de l’offre commerciale locale lors de ces dernières décennies, plusieurs personnes rencontrées attribuent aux grandes et aux

moyennes surfaces la responsabilité de la fermeture des petits commerces de leur commune de résidence. Pour Monsieur Nebout le supermarché du centre-bourg a contribué à la fermeture des magasins spécialisés du centre de Nexon.

« Ben c'est-à-dire, qu'il y a beaucoup de petits commerces qui ont disparu. C'est Super U qui a tout avalé. Les boucheries, il y en a plus parce qu'elles travaillaient pas. Les boulangers il y en a deux, y'a tout au Super U. »

M. Nebout, 88 ans, ancien ouvrier, marié

Ces personnes développent alors une perception négative des grandes et moyennes surfaces, ce qui peut bouleverser leurs pratiques d'approvisionnement au sein d'une offre commerciale disparaît. Les écarts de perceptions proviennent à la fois des préférences des personnes en termes de mode d'approvisionnement mais également d'un effet générationnel. Marengo distinguait en 2004 les représentations associées à un nouveau supermarché d'un bourg dans le canton nivernais : celles des générations plus âgées du bourg, nostalgiques des petits commerces traditionnels, face à la fierté ressentie par d'autres de disposer une offre moderne devenue le nouveau lieu de sociabilité. Nous reviendrons sur cet aspect dans le chapitre 6 pour approfondir l'influence de la génération sur les pratiques d'approvisionnement à la vieillesse.

2.2.3. De nouvelles opportunités d'approvisionnement dans les environs du domicile

De nouveaux modes d'approvisionnement, non recensés dans les bases de données analysées ici, émergent sur le territoire. Ils sont identifiés par une moitié des personnes rencontrées, qui souligne un intérêt pour une nouvelle offre commerciale locale. Sur l'ensemble des terrains d'études, les personnes relatent :

- L'ouverture ou la réouverture d'un nouveau supermarché ;
- Une nouvelle tournée d'un commerçant ambulant ou un changement de la desserte ;
- La possibilité de commander à distance : drive ou livraison d'un supermarché du territoire ;
- La possibilité de commander en ligne remplaçant progressivement les catalogues ;
- La création d'un drive fermier ;
- La création d'une épicerie solidaire au sein de la commune ;
- Un marché de producteurs locaux ;
- La possibilité d'achats directs à la ferme ;
- Une modification du fonctionnement d'une Amap.

Des résidentes de Curtil-Saint-Seine profitent ainsi de l'installation d'un nouveau drive agricole sur une commune limitrophe. Les produits vendus et le mode de consommation correspondent à

leurs attentes, ils se réjouissent alors de l’émergence de nouveaux lieux d’approvisionnement. Cette nouvelle offre propose un mode d’approvisionnement qui s’écarte de celui des commerces traditionnels. Les produits doivent être commandés une semaine en amont de leur réception, qui se fait de manière hebdomadaire à date et heure fixes. Le marché de producteurs du Palais-sur-Vienne, créé pendant le premier confinement, correspond également à une nouvelle offre très attendue et amplement appréciée de deux résidentes de la commune, qui le fréquentent depuis l’ouverture. À Saint-Bonnet-Briance, en Haute-Loire, l’épicerie associative Le Cabas est mentionnée en tant que nouvelle épicerie de proximité privilégiée. Ouverte deux soirs dans la semaine, elle propose des produits alimentaires cultivés ou transformés localement. L’épicerie associative implique une nouvelle organisation et de nouvelles pratiques de mobilité pour s’approvisionner. Une amplitude horaire d’ouverture limitée impose des contraintes temporelles plus fortes. Par ailleurs, la gamme de produits proposés ne couvre pas l’ensemble des produits du quotidien, les client·es doivent donc compléter leur approvisionnement au sein d’autres commerces. Se fournir auprès de l’épicerie associative de la commune s’accompagne donc d’une diversification des points d’approvisionnement.

Dans les communes plus rurales des deux territoires d’études, l’achat de viande ou produits alimentaires locaux en vente directe semble être une nouvelle forme de consommation privilégiée. Bien que les échanges entre les éleveur·ses et leurs voisin·es aient toujours existé dans le monde agricole, la vente directe à la ferme est plébiscitée récemment par une trentaine de personnes de l’enquête. Ainsi, depuis 2020, Monsieur et Madame Marin se fournissent en viande dans une exploitation agricole voisine qui propose de la vente directe de colis de viande :

« Alors on a un fermier qui vend ses produits ici sur place, là sur Saint Martin. [...] Vendredi et samedi, voilà. On commande et on va chercher. [...] Ça s'est ouvert au tout début du confinement. Donc ça a bien marché parce que...»

Mme Marin, 73 ans, ancienne employée, mariée

Les évolutions des structures commerciales s’opèrent conjointement aux évolutions des pratiques de consommation. Les offres proposées répondent à la demande de consommateur·rices, et inversement, les pratiques de consommations sont déterminées par l’offre commerciale présente. Ainsi, les personnes rencontrées racontent les transformations de leurs pratiques d’approvisionnement, qu’elles associent parfois à un changement plus général sur leurs modes de vie et ceux des autres résident·es.

2.2.4. Les pratiques des nouveaux·elles résident·es : des jugements mitigés

Les voisin·es s’en vont, d’autres les remplacent. La population de la commune évolue et les modes de vie des nouveaux résident·es peuvent être en opposition à ceux de personnes rencontrées. Les

personnes perçoivent, ou supposent, chez les nouvelles générations, une plus grande fréquentation des grandes surfaces en périphérie des villes pour des achats effectués sur le trajet domicile-travail, délaissant ainsi l'offre de la commune. L'emploi de la locution « les gens, ils... » dans de nombreux discours illustre la prise de distance des personnes entendues avec un comportement identifié comme non conforme au mode de vie considéré comme authentiquement ajusté aux us et coutumes locaux. Madame Blain retrace alors l'évolution des pratiques d'approvisionnement des habitant·es de Blaisy-Bas, qui sont devenues pour elle incompatibles avec le maintien d'une activité commerciale de proximité :

« Oui parce qu'il y a les nouveaux. Blaisy, c'est devenu une cité dortoir. Tous ceux qui arrivent à Blaisy maintenant, tous les nouveaux, ce sont des gens qui travaillent à Dijon. Donc, ils sortent du boulot, ils font leurs courses. Parce que même s'il y avait un commerce ici à Blaisy, il faudrait qu'il soit ouvert jusqu'à 10 heures du soir parce qu'il y a des gens qui partent le matin de bonne heure, y'en a d'autres qui rentrent tard le soir. Donc les commerces peuvent pas... Donc, les gens, ils font leurs courses à Dijon et ramènent tout. Les villages, ça ils ont changé en 30 ans d'une façon énorme. »

Mme Blain, 83 ans, ancienne employée, veuve, en concubinage

La notion de cité dortoir, qui revient dans plusieurs entretiens, est employée tant par des personnes résidant dans des communes périurbaines rurales que par celles résidant en proche banlieue. L'installation d'une population active se retrouve dans les témoignages de résident·es âgé·es du centre-ville de Genève, qui expriment un décalage des rythmes de vie (Riom *et al.*, 2018). Ce décalage identifié au sein des communes rurales polarisées du terrain d'enquête dépasse la simple distinction des jeunes actif·ves face aux retraité·es. Des personnes enquêtées relatent également des différences de comportements chez les nouveaux·elles résident·es, quel que soit leur âge en rupture avec les personnes ancrées sur le territoire depuis longtemps. Monsieur Laborie illustre alors son propos en comparant son mode de vie et celui des autres membres du club avec de nouveaux·elles résident·es. Ces dernier·ères ne jardinent pas autant et n'ont pas de poules :

« Comment vous expliquer ça ? C'est des gens qui sont venus s'installer, c'est périurbain et ils n'ont pas la mentalité paysanne, que nous les gens du village [avons]. »

M. Laborie, 73 ans, ancien professeur, responsabilité associative, marié

De même, un ancien résident de Nexon évoque avec regret le temps où il retrouvait ses ami·es lors des grandes foires agricoles. Aujourd'hui, ces foires ne suscitent plus le même intérêt et n'ont plus la même envergure.

« Il faut voir le monde qu'il y avait, les jours de foire, ils se faisaient une trentaine de wagons de bestiaux. D'ailleurs, on n'avait pas école le jour de foire et on avait école le jeudi pour rattraper. Parce que le bétail descendait de la gare pour être embarqué. Il y avait de très grosses foires à Nexon. »

M Neuville, 78 ans, ancien agriculteur, marié

Madame et Monsieur Blanchon se remémorent une époque où la rue commerçante principale était vivante et habitée, où les résident·es se déplaçaient à pied dans la commune. L’ambiance a aujourd’hui beaucoup changé.

« Monsieur : Oui, par contre, on va dire que c’était une autre vie, les gens étaient à pied. Il y avait beaucoup de monde dans la Grande Rue. C’était vraiment une autre...

Madame : Oui c’était vraiment un village animé, c’était pas le village dortoir qu’il est maintenant »

*Mme et M Blanchon, 70 ans et 73,
ancienne profession intermédiaire, ancien employé, marié-es*

Les récits dépréciateurs tenus ci-dessus par une partie des personnes rencontrées à propos des évolutions de leur commune se rapprochent des ceux des résident·es âgées dans le milieu rural ardéchois, qui rapportent également des transformations de la morphologie sociale de leur village (Mallon, 2010). Parmi ces dernier·ères, les natif·ves de la commune rencontrent ainsi un affaiblissement des liens sociaux entretenus sur le territoire et développent un plus grand sentiment d’isolement « en tant que groupe » (*ibid*, p. 112). Néanmoins, ces représentations négatives du renouvellement de la population ne sont pas partagées par l’ensemble des personnes rencontrées, et ce, même parmi les personnes déclarant une grande ancienneté résidentielle. Certains discours valorisent au contraire les évolutions de la composition sociale et démographique de leur commune. Selon une partie des personnes rencontrées, ces transformations peuvent traduire la volonté de nouvelles générations d’adopter une consommation plus responsable et de se rapprocher des lieux de production alimentaire. Monsieur et Madame Curiel perçoivent positivement cet engouement des plus jeunes pour une consommation locale :

« Madame : Ah, ici, il y a toujours eu des gens comme ça³⁰. Mais j’ai l’impression que c’est en train de s’élargir, en particulier parmi les jeunes. Parce que les vieux, on peut être vieux quand même.

Monsieur : Et puis ça s’élargit aussi un peu sur les catégories de population. Avant ça pouvait être, éduc’, enseignants, kiné... Là j’ai l’impression qu’il y a des jeunes qui s’installent, plutôt ouvriers. »

*Mme et M. Curiel, 72 et 71 ans,
ancienne profession intermédiaire, ancien employé et au foyer, marié-es*

Les personnes identifient de nombreux changements dans leurs communes de résidence pouvant transformer leurs pratiques d’approvisionnement. Or, pour la plupart d’entre elles, leur univers d’approvisionnement dépasse largement les frontières de la commune de résidence.

³⁰ Madame Curiel entend par là des personnes qui ont à cœur de consommer des produits issus d’une production locale qui passe par des modes d’approvisionnement qui valorisent les liens sociaux.

2.3. « C'est plus mon Dijon. » Des centres-villes devenus moins accueillants au dire de certaines personnes rencontrées

Les villes de Limoges et Dijon connaissent de nombreuses mutations et les personnes rencontrées rapportent l'ampleur des réaménagements des centres-villes. Ces transformations ne sont pas sans conséquence sur l'accès aux commerces au sein de ces deux centralités urbaines.

2.3.1. *Des aménagements qui réduisent la place de l'automobile dans le centre de la ville*

Le trolleybus de Limoges est ancien et a remplacé le tramway de la ville dans les années 1950. Limoges fait partie des quatre villes françaises à avoir conservé leur réseau de trolleybus historique. Si le réseau a évolué depuis, allongeant certaines lignes du trolley pour des terminus plus loin du centre, seules les communes de Limoges, Isle et Panazol sont desservies par le trolleybus, soit aucune du terrain d'étude. Le réseau actuel comprend également des lignes de bus (non reliées au trolley) couvrant une zone plus large au sein du pôle urbain et proposant une dizaine d'arrêts sur la commune du Palais-sur-Vienne. Depuis les années 2010, sept parkings relais ont vu le jour dans l'agglomération limougeaude³¹, ayant pour objectif de réduire la circulation automobile dans le centre-ville. Ces aménagements sont également couplés d'un élargissement des zones de stationnement payant. L'évolution des conditions de stationnement et les politiques de piétonnisation de la ville sont mentionnées au cours de nombreux entretiens.

Contrairement à Limoges, le trolleybus urbain qui desservait Dijon a été abandonné en 1966. Depuis, le service de transport collectif dijonnais est assuré par un réseau de bus, notamment des lignes à niveau élevé de service (lianes). C'est en 2012 que les deux lignes de tramway sont inaugurées, reliant le centre-ville avec la zone commerciale de la Toison d'Or au nord, le centre de Quetigny à l'est et Chenôve au sud-ouest. L'apparition du tramway s'accompagne d'un réaménagement de la voirie au centre de l'agglomération ainsi que d'un renforcement de mesures dissuasives pour l'usage de la voiture. Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Déplacements PLUi-HD³² adopté en 2019 affiche un objectif de réduction de la part modale de la voiture ainsi qu'une augmentation de celle des transports collectifs et des modes actifs. L'atteinte de cet objectif passe notamment par :

- Un changement de réglementation du stationnement ;
- Un accroissement de l'accès aux transports collectifs ;
- Un aménagement du réseau cyclable intercommunal, ou encore ;

³¹ Article du Populaire du Centre, « Les parcs relais plutôt prisés dans l'Agglo de Limoges » publié le 07 février 2017.

³² Dijon Métropole, PLUi-HD 1.2 Rapport de présentation. Tome B – Explication des choix, 19 décembre 2019.

- Un renforcement du report modal grâce aux trois parkings relais au nord et à l’est du centre-ville.

Ces transformations urbaines plus récentes marquent les discours des personnes qui vieillissent en territoire périurbain, aussi bien en banlieue proche que dans les communes rurales polarisées. En revanche, les représentations associées à ces changements ne sont pas partagées par toutes. Leur perception dépend également de l’expérience du vieillissement, notamment la situation face à la gêne pour se déplacer et la nature de la gêne rencontrée.

2.3.2. Des propos positifs sur la piétonnisation, mais dubitatifs quant aux mesures contrariant l’accès automobile

Premièrement, que ce soit à Limoges ou à Dijon, les politiques de stationnement urbain plus restrictives sont décriées par de nombreuses personnes. Ne pouvant plus se garer gratuitement dans une rue connue, la recherche d’une place à proximité des rues commerçantes devient une épreuve. Parmi les personnes rencontrées, la grande majorité d’entre elles expriment leur mécontentement face à un manque de place de stationnement. Monsieur Cuvilier semble être quelque peu désabusé :

« Ben, je n'essayais même plus de chercher quoi que ce soit. Quand vous avez plusieurs fois tourné pendant, pendant 5 ou 10 minutes, puis vous trouvez pas de place en plus, pas au plus proche du centre-ville, sans être complètement proche. Mais je ne pouvais plus trouver une place, là où j'en retrouvais avant il y a cinq ans. »

M. Cuvilier, 77 ans, ancien employé, marié

Cette situation devient particulièrement contraignante pour les personnes rencontrant des incapacités ou des douleurs physiques pour marcher. Lorsqu’une partie conséquente des personnes âgées de plus de 80 ans rencontrent des difficultés à se déplacer à pied, se garer à proximité directe de l’entrée d’un commerce devient indispensable pour pouvoir y effectuer des achats. Se garer plus loin des aménités commerciales signifie parcourir de plus grandes distances à pied et constitue un effort qui peut s’avérer particulièrement exigeant, voire impossible à fournir.

D’autres personnes en revanche, parmi celles n’ayant aucune difficulté physique, perçoivent de manière positive ces réaménagements du centre-ville qui rendent la déambulation piétonne plus agréable, comme le dit Monsieur Arcelin.

« Oui, ils ont fait de gros efforts à Dijon sur les deux rues piétonnes au centre-ville. Et c'est vraiment bien. Oui, vraiment. Parce qu’avant, la circulation automobile au centre-ville était assez importante. Avec le tram, il y a eu des travaux, ça a changé. Et là donc ils ont fait des rues, où ils ont tout mis en piétonnier, interdit aux voitures, sauf les livreurs. Et donc une rue où y'a plus de trottoir, où c'est tout pour les piétons, on marche au milieu, c'est bien. »

M. Arcelin, 70 ans, ancien cadre, marié

Certaines personnes déclarent profiter depuis quelques années des parkings relais pour accéder au centre-ville en bus ou trolleybus. D'autres encore rejoignent les pôles d'échange du réseau de transport collectif en voiture pour se rendre à Limoges. Le pôle de Fougeras au nord du Palais-sur-Vienne est ainsi plusieurs fois évoqué. Madame Palange profite ainsi du réseau urbain :

« Si je dois y aller en ville je monte au Pôle Fougeras là en haut, je laisse ma voiture et je prends le bus, parce que c'est plus pratique que de prendre la voiture. »

Mme Palange, 76 ans, ancienne employée, veuve

Face aux difficultés à se garer dans le centre-ville, elle effectue un déplacement multimodal en conduisant jusqu'à un arrêt de bus.

2.3.3. *Un renouvellement urbain qui brouille des repères et dégrade la lisibilité de la ville*

La pénibilité de conduire dans le centre de Dijon est renforcée par la diminution de voies précédemment dédiées à la voiture, aujourd'hui à sens unique ou réservées au tramway. Pour certaines personnes, à l'instar de Madame Mesnier, l'implantation du tramway dijonnais représente des difficultés supplémentaires pour circuler :

« Oh, mais depuis que Rebsamen³³ a foutu le tramway en ville, on ne peut plus circuler ! Toutes les rues sont barrées. C'est infernal ! »

Mme Mesnier, 78 ans, ancienne employée, mariée

Les transformations des infrastructures routières complexifient la conduite en milieu urbain et s'ajoutent aux nouvelles difficultés physiques évoquées par certaines personnes plus âgées. Lorsque, en vieillissant, les déplacements en direction des villes centres s'espacent, les changements observés entre chaque visite sont de plus grande ampleur. Madame Curiel raconte qu'avec l'âge, et pour diverses raisons, elle se rend de moins en moins à Dijon. La diminution du nombre de ses déplacements en centre-ville, ajoutée aux modifications de l'aménagement routier, brouille ses repères spatiaux lorsqu'elle conduit :

« Madame : Je me plante ! Je me dis, tiens, je vais tourner là. Ah merde ! C'est en sens interdit ! Je me plante régulièrement, c'est plus mon Dijon. »

Mme Curiel, 72 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

Ces changements semblent peu compatibles avec le besoin de régularité qui facilite la mobilité de certaines personnes rencontrées. Par cette formulation « plus mon Dijon », elle veut souligner la prise de distance de ses rapports à la ville.

³³ M. Rebsamen, maire de Dijon de 2001 à 2014, puis de 2015 à aujourd'hui, est identifié par Madame Mesnier comme responsable de l'implantation du tramway.

Les réaménagements de certains quartiers et les politiques de mobilité ont chamboulé quelques habitudes des résident·es âgé·es de l'aire urbaine. Ils ont transformé des repères spatiaux, des itinéraires confortables pour obscurcir leur lecture de la ville. Nous observons une mise à distance de celle-ci, renforcée par le fait de ne plus retrouver l'ambiance et l'identité d'un quartier, d'un bourg, d'un village, autrefois appréciées.

2.3.4. *Effet répulsif de l'embourgeoisement de quartiers centraux*

La transformation perçue par les personnes enquêtées des pratiques d'une nouvelle population ne se limite pas au voisinage, mais concerne d'autres lieux fréquentés tels que des quartiers des villes de Dijon ou Limoges. Cette transformation peut être décrite à la fois comme une complexification et une standardisation de la ville. Certaines personnes regrettent une uniformisation des enseignes marchandes présentes dans le centre-ville. Les mêmes franchises se retrouvent dans le centre de l'agglomération et dans les zones commerciales périphériques. Selon Madame Curiel, Dijon a perdu son charme et son originalité :

« Madame : Oui parce que la ville est devenue moche, elle ressemble à toutes les villes de partout maintenant avec les mêmes magasins. C'est bien propre, c'est bien minéralisé, il y a plus de vie.

[...]

Monsieur : Et puis en plus, il n'y a plus de commerces dans le centre de Dijon.

Madame : Oui, c'est ça. C'est de la fringue, de l'assurance, de la téléphonie mobile. »

Mme Curiel, 72 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

Le renouvellement de la population des quartiers fréquentés participe d'une transformation plus générale de ce qui était perçue les personnes percevaient comme l'identité urbaine du quartier. L'ambiance autrefois appréciée d'une rue commerçante ou d'une zone commerciale est redéfinie lorsque les autres client·es et passant·es ne sont plus les mêmes. Pour reprendre le même exemple, Madame Curiel dénonce la gentrification progressive d'un quartier à Dijon dont elle et son mari appréciaient particulièrement l'ambiance populaire du marché.

« Non et puis quand même, la ville a changé. Alors c'est normal, mais que c'est aménagé justement pour le tram, pour les vélos et tout, des voies de circulation plus étroites pour les voitures, et tout. Ça, moi, je trouve ça très bien. Ah, mais c'est vrai que ça rend... Du coup, tant mieux parce que, du coup, on y va plus ! Mais en même temps, qu'ils ont fait ça, ils ont aussi vidé la ville de sa population véritablement ! C'est ce qu'ils appellent la gentrification. Là, et tout. Et c'est plus vivant, il n'y a plus d'échange. Et puis, il y a plus de lieu de faire des courses, que ce soit administratives ou pour la vie quotidienne, quoi. »

La perception de la gentrification du quartier n'est pas propre à une population plus âgée. En revanche, certaines conséquences négatives des transformations à l'œuvre concernent plus spécifiquement une partie des résident·es âgé·es, invisibilisé·es, qui subissent différents processus

d'exclusion. L'étude du quartier de la Petite Patrie, dans la ville de Montréal souligne la diversité des perceptions des résident·es âgé·es face au phénomène de gentrification de leur quartier, phénomène conduisant à l'exclusion d'une partie de la population âgée (Lavoie *et al.*, 2011). Aussi, les personnes plus âgées témoignent d'un décalage temporel plus important entre certaines années vécues et aujourd'hui. Les contrastes observés au sein d'un quartier urbain sont renforcés par le souvenir d'une époque plus lointaine.

Bien que parfois éloignées de plusieurs dizaines de kilomètres du domicile des personnes rencontrées, les transformations à l'œuvre à Dijon et Limoges sont bien présentes dans les discours recueillis. Ces discours témoignent d'une évolution générale dans l'offre de mobilité, l'offre commerciale et ses conditions d'accès ou encore l'ambiance générale de certains quartiers urbains. Or les changements relevés vont au-delà de ces grandes tendances et se précisent à une échelle beaucoup plus fine : celle de la rue.

2.4. De nouveaux obstacles à la marche

La détérioration des trottoirs est plusieurs fois mentionnée lors des entretiens en tant que risque supplémentaire de chute chez les personnes pour lesquelles la marche est peu assurée. En effet, que ce soit à Nexon ou à Blaisy-Bas, certain·es résident·es déclarent que les trottoirs ne sont ni entretenus ni dés herbés. Au sein de ces deux bourgs, qui comprenaient une rue commerçante avec plusieurs commerces, le même constat est fait par Madame Blardone :

« Donc la commune ne peut plus rien faire, même pas nettoyer les trottoirs. »

Mme Blardone, 84 ans, au foyer et ancienne employée, veuve

Ou par Monsieur Nebout :

« Par exemple, je ne veux pas critiquer le maire, ce n'est pas une critique, mais la commune était beaucoup plus propre. Ils n'ont pas le droit d'employer de dés herbant. Rien. Alors, les trottoirs, c'est très difficile à entretenir. »

M. Nebout, 88 ans, ancien ouvrier, marié

Cette observation est également intégrée aux récits de résident·es âgé·es d'un quartier urbain montréalais : les trottoirs fissurés accentuent les difficultés à marcher et à tenir en équilibre (Wiebe, 2022). Lorsqu'une personne valide peut simplement enjamber un obstacle sur la chaussée, ce même obstacle obstrue la voie d'une personne gênée ou peinant à marcher. C'est le cas au sein du bourg de Nexon qui a connu d'importants travaux de la rue principale pendant plusieurs mois. Des obstacles, facilement contournables pour des personnes valides, ne le sont pas pour Madame Nebout :

« [Durant les travaux] c’était beaucoup plus difficile parce que c’était tout encombré, ils ont dévié les routes. Et puis ça reste comme ça maintenant. [...] Ça, ça va être terminé, mais ça duré longtemps, une grosse année. Peut-être plus. Ça râlait, les commerçants. »

Mme Nebout, 87 ans, ancienne ouvrière, mariée

La durée des travaux est évoquée par certaines personnes comme particulièrement éprouvante, leur imposant de réaliser des achats dans d’autres commerces que ceux fréquentés habituellement.

Parfois, ce n’est pas le territoire qui évolue, mais l’effort exigé pour réaliser un même déplacement qui augmente. La pente et la distance deviennent de nouveaux obstacles pour accéder à un commerce à pied. Un même commerce deviendra ainsi « trop loin » pour s’y rendre à pied, une côte deviendra « trop raide » pour être gravie. C’est alors comme si l’environnement physique se transformait en conséquence de l’évolution des capacités et de la perception des personnes qui vieillissent. À ce titre, Madame Riblet ne peut plus accompagner son mari dans le magasin « V’la autre Chose » à Nexon. Situé dans la rue principale du bourg, son accès est compliqué par la pente, devenue trop raide depuis que Madame souffre du genou.

« Madame : J’y ai été une fois.

Monsieur : mais c’est pas facile d’accès, fin pour moi si, mais pour toi...

Madame : Ben la rue est comme ça

Monsieur : Ben la rue est en pente, les trottoirs sont pas en état. Là ils sont en train de tout refaire, ça va peut-être, être...

Madame : Mais c’est une zone pour moi qui est difficile. Parce que on peut se garer dans la rue, mais c’est comme ça. Ça monte, ça descend, l’entrée... Je vais à la pharmacie pas souvent, mais quand j’y vais c’est compliqué.

Monsieur : La pharmacie, c’est moi qui y vais aussi, on délègue. »

Mme et M. Riblet, 73 et 77 ans, ancien-nes cadres, marié-es

Sur la commune de Blaisy-Bas, Madame Blavier avait l’habitude de faire ses achats dans la rue commerçante de la commune. À 85 ans, elle souffre désormais de douleur au genou, les 400 mètres qui la séparent de l’épicerie, « ça [lui] fait trop loin ».

Toutes les transformations du territoire sont perçues et vécues de manière personnelle et différente entre chaque personne rencontrée. Une partie de ces changements peut fortement altérer l’accessibilité aux commerces de certaines personnes rencontrées. À l’inverse, ces mêmes transformations peuvent être observées et rapportées par d’autres enquêté·es sans pour autant qu’elles compromettent la continuité de leurs pratiques d’approvisionnement et leur autonomie.

3. Réceptions des changements dans l'environnement : entre nostalgie et sentiment d'exclusion

Un même changement identifié sur le territoire peut avoir des conséquences plus ou moins importantes sur les pratiques des personnes rencontrées. La manière dont sont perçues les évolutions territoriales dépend ainsi de l'ampleur du bouleversement qu'elles imposent. La disparition d'un commerce qui n'était pas fréquenté ou les modifications des conditions d'usage d'un mode de déplacement non emprunté n'ont que peu de conséquences sur les pratiques d'approvisionnement. À l'inverse, dans d'autres situations, les évolutions de l'environnement extérieur deviennent incompatibles avec les capacités des personnes vieillissantes. Elles conduisent alors à une perte d'accessibilité aux commerces et remettent en cause le maintien de l'autonomie pour s'approvisionner. L'incompatibilité des transformations avec le prolongement des pratiques d'approvisionnement nourrit chez certaines personnes le sentiment d'être non considérée, voire ignorée. La non-prise en compte des besoins des personnes plus âgées alimente les représentations négatives des transformations observées. Ces transformations seront alors contournées et contestées. Cette partie explore les représentations des changements de l'offre commerciale et de mobilité à travers les conséquences que ces changements ont sur les pratiques d'approvisionnement : allant d'un bousculement des valeurs à une perte importante d'accessibilité aux commerces en passant par l'émergence de nouvelles contraintes.

3.1. Nostalgie d'une offre traditionnelle disparue

La fermeture des petits commerces autrefois présents dans la commune de résidence est toujours perçue de manière négative. Cependant, ces fermetures progressives n'ont pas les mêmes conséquences sur l'approvisionnement des personnes. Dans certains cas, cette perception négative relève davantage d'un sentiment de nostalgie (Delm, 2017 ; Privat & Urien, 2010) que d'une réelle contrainte pour s'approvisionner. Certaines personnes regrettent ainsi l'image d'une commune « vivante » au sein de laquelle il était possible de s'approvisionner à pied pour les produits du quotidien, sans pour autant que leurs achats fussent effectivement réalisés au sein de la commune. C'est notamment le cas des personnes motorisées, parmi les plus jeunes des personnes rencontrées, qui appartiennent à la génération du baby-boom. La fréquentation des commerces de la commune de résidence était davantage motivée par « de la dépanne » - une expression régulièrement employée lors des entretiens. En effet, les personnes disposant du permis de conduire et d'une voiture ont adopté, lors de leur vie active, une mobilité pour achats à destination des grandes et moyennes surfaces. Après avoir énuméré les épiceries, boulangeries, boucheries et café ayant fermé depuis

leur installation sur la commune, Madame et Monsieur Riblet déclarent qu’ils n’avaient pas leurs habitudes dans ces commerces :

« Madame : ça a tout fermé, petit à petit.

Enquêtrice : Et est-ce que ça vous manque ?

Madame : Euh... Oui et non, oui et non c’est vrai que

Monsieur : comme on se déplace tellement facilement

Madame : mais oui, à Nexon, on avait aussi nos habitudes. C’est vrai que j’allais dans les commerces ici [à Rilhac-Lastours], par sympathie, pour dire, bon je participe aussi aux commerces dans le village. Mais c’était pas... je ne faisais pas tous mes achats ici. »

*Mme et M. Rivet, 80 et 81 ans,
ancienne profession intermédiaire, ancien cadre du public, marié-es*

Les lieux d’approvisionnement principaux de Madame et Monsieur Riblet sont le supermarché et les épiceries du bourg voisin, et ce, depuis de nombreuses décennies. Cependant, la disparition des commerces de Rilhac, des Cars, de Buissière-Galant et certains de Nexon prend une place importante dans la discussion. Placée sur le même plan que la fermeture des écoles, elle représente une perte du dynamisme de la commune. Madame et Monsieur Blau ressentent de la peine en mentionnant la fermeture de la dernière épicerie du village :

« Monsieur : Ben y'a quelque chose qui manque hein !

Madame : Oui, il y a un manque. Ben d'abord, on voyait des personnes du village, des personnes qu'on ne voit jamais.

Monsieur : C'était notre quotidien quoi. Et puis on apprenait des choses, oui, c'était un peu la gazette.

Madame : Oui on apprenait des trucs, c'est vrai.

Monsieur : On voit les gens du pays : Ah t'as vu ci, tatata, ça fait causer toujours. »

*Mme Blau et M. Blau, 75 ans,
ancienne commerçante et au foyer, ancien ouvrier, marié-es*

À travers leur discours, nous comprenons que leurs regrets se fondent sur l’arrêt des échanges avec les autres résident·es de Blaisy. Madame et Monsieur Blau ne mentionnent pas une perte d’accessibilité induite par la fermeture du magasin mais accordent une plus grande importance à la dimension sociale du lieu. Ce qui manque à ce couple, ce n’est pas un lieu d’approvisionnement proche de chez eux, mais un support aux discussions et aux relations sociales au sein du territoire.

Les fermetures des commerces traditionnellement fréquentés contrarient ainsi le mode de vie de personnes souhaitant se recentrer sur leur environnement de proximité en vieillissant (Morel-Brochet & Rougé, 2017). La nécessité de se rendre plus loin pour s’approvisionner participe d’une perception négative des évolutions de l’offre commerciale locale dans la mesure où elle ne permet plus un rétrécissement des bassins de vie pourtant souhaité (Thébert, 2016). Le terme de « cité dortoir » employé à plusieurs reprises renvoie à cette idée d’une diminution perçue des interactions sociales au sein de la commune, autrefois permises par le dynamisme des quartiers ou des rues

marchandes. Les évolutions de l'offre commerciale et la dématérialisation des achats sont tenues pour responsables de cette diminution des interactions. Ces observations résonnent avec les résultats identifiés par Delm (2017) dans deux quartiers urbain et périurbain de Genève dont les habitant·es âgé·es évoquent la disparition des petits commerces et l'introduction d'outils technologiques « modifiant leurs façons de faire leurs achats et leurs rapports aux commerces et aux commerçants ». Ainsi, pour une partie des personnes rencontrées, les représentations négatives des évolutions de l'offre commerciale tiennent au fait qu'elles sont une entrave à la participation sociale et aux interactions entre les résident·es.

Ces représentations sont partagées parmi les personnes les plus mobiles qui adoptent un univers d'approvisionnement vaste et diversifié. Pour elles, la disparition d'une offre commerciale au sein de la commune ne bouleverse pas leurs pratiques. Cependant, cette disparition s'oppose à une volonté partagée de valoriser les commerces locaux identifiés comme des supports du lien social. Pour d'autres personnes, en revanche, les transformations du territoire sont plus contraignantes.

3.2. Des difficultés singulières au croisement du vieillissement et des changements extérieurs

3.2.1. *Une adaptation plus difficile à la vieillesse aux nouveautés des services de transports collectifs*

Évoquées par une partie marginale des personnes enquêtées dans les entretiens, les transformations du service de transport public influencent la mobilité pour achats, notamment les évolutions de l'offre ferroviaire. Sur les quatre lignes de TER desservant les communes du territoire d'étude, la fréquence de passage a augmenté entre 1980 et 1989 puis entre 1989 et 2023. La plage horaire couverte s'élargit, notamment avec un prolongement de la circulation en soirée. Les archives de la SNCF permettent de retracer cette évolution de l'offre (Annexe 3). Cette amélioration de l'offre TER est à comparer aux perceptions des personnes rencontrées qui ne constatent pas toujours une amélioration du service. En effet, si la qualité de service de TER entre Genlis et Dijon semble s'être grandement améliorée en 40 ans, aucune personne rencontrée n'en fait mention. Sur la commune de Blaisy-Bas, les changements identifiés ne concernent pas l'augmentation de la fréquence des trains, mais l'aménagement de la gare. Mesdames Blandy et Blattner racontent alors que quand elles étaient plus jeunes, un chef de gare assurait la sécurité et accompagnait la traversée des voies pour se rendre sur les quais. Au moment de l'entretien, aucun personnel n'est présent en gare et traverser les voies est interdit. Pour se rendre sur le quai, que ce soit en direction de Dijon ou des Laumes,

il faut descendre les 32 marches d’un escalier, qu’il faudra remonter au retour. Elles identifient ces marches comme un obstacle à leur usage du train, elles n’ont plus la force physique de les affronter. Au-delà de l’aménagement des quais, les services de l’offre de mobilité évoluent. Ces changements s’opèrent alors que les personnes âgées sont plus nombreuses à déclarer des difficultés à emprunter les transports collectifs. Nombre de ces transformations sont liées à la digitalisation des services de mobilité, un point approfondi dans le chapitre suivant.

Il est désormais interdit d’embarquer un vélo à bord des cars reliant Curtil et Dijon. Cette nouvelle mesure est extrêmement contrariante pour Monsieur Cubizolles qui n’est pas motorisé. Habitant à 20 km au nord de Dijon, il se rendait régulièrement à vélo dans le centre-ville pour faire ses achats, puis empruntait le service de transport scolaire où il laissait son vélo en soute pour rentrer. Cela lui procurait une plus grande flexibilité temporelle. Avec son vélo, il pouvait choisir son heure de départ, contrairement au car qui impose un départ à 8h du matin. De plus, cela lui évitait de remonter la côte de Dijon à Curtil-Saint-Seine à vélo, qu’il trouve épuisante à son âge. Sans voiture, s’il veut se rendre à Dijon, il doit désormais partir à 8h avec le car scolaire du matin pour rentrer à 17h le soir.

Finalement, les évolutions du transport public, conjointes aux difficultés pouvant survenir en vieillissant, font de la voiture particulière, le mode privilégié des personnes rencontrées.

3.2.2. *Une dépendance à l’automobile de plus en plus pesante*

Spontanément, lorsque la mobilité est évoquée lors des entretiens, la quasi-totalité des personnes décrit une densification du trafic routier et un changement des conditions de circulation. Cela se traduit par une augmentation des temps de trajet pour se rendre en périphérie ou au cœur de l’agglomération et une estimation plus importante des risques en voiture. Pour les personnes déclarant de nouvelles gênes pour conduire en vieillissant, cette complexification de la circulation s’ajoute aux difficultés personnelles. Madame Martinache compare ses déplacements en voiture entre aujourd’hui et lorsqu’elle était plus jeune :

« Et puis là, maintenant, c’est compliqué, il faut dire. La circulation est beaucoup plus... La circulation est quand même beaucoup plus intense. Des travaux régulièrement, tout le temps, partout. Ils vous envoient dans des déviations des fois, on ne sait pas où on va arriver. C’est pas agréable. Ce n’est pas aussi agréable qu’avant où on se promenait tranquille, quoi. »

Mme Martinache, 78 ans, ancienne employée, mariée

Selon Madame Mesnier, l’urbanisation des communes de proche banlieue dijonnaise et le peuplement des communes traversées par les axes routiers rejoignant la ville entraînent un accroissement du nombre d’automobilistes sur les routes. La densification du trafic routier contrarie ses déplacements en voiture qu’elle appréhende donc davantage. De son côté Madame

Marin énumère « la vitesse, les gens qui font n'importe quoi. Trop de voitures. » Monsieur et Madame Curiel considèrent, quant à eux, l'augmentation du temps pour rejoindre Dijon comme une perte d'accessibilité à la ville :

« Monsieur : On avait l'habitude de dire qu'on était à 10 minutes des champignons et un quart d'heure du cinéma.

Madame : Oui parce qu'il n'y avait pas de feux, rien du tout, hein ! On était, tout ce qui était Casino, Géant Casino, ça n'existait pas. Méssigny même, c'était tout petit encore. Donc on traversait très très vite Méssigny. Y'avait pas de bagnole, rien du tout, pas de rond-point. On était au centre-ville en 20 minutes. »

*Mme et M. Curiel, 72 et 71 ans,
ancienne profession intermédiaire, ancien employé et au foyer, marié-es*

Ces propos évoquent les raisons qui les ont poussés à s'installer à Curtil-Saint-Seine, notamment la rapidité pour se rendre à Dijon en voiture. Cette durée n'est plus la même aujourd'hui. Les couples perçoivent une dégradation des conditions de circulation pour rejoindre la centralité urbaine et ses commerces.

D'un côté, se déplacer en voiture apparaît être le mode le plus approprié pour les personnes rencontrées. L'insuffisance des autres modes renforce le caractère essentiel de la voiture. Ainsi, dans de nombreux discours, comme celui de Madame Bondu, la mobilité pour s'approvisionner est abordée uniquement à travers les déplacements en automobile :

« Je suis encore mobile pour me déplacer, donc en voiture. Évidemment, le problème se posera le jour où je ne pourrais plus conduire. »

Mme Bondu, 72 ans, ancienne institutrice, veuve, responsabilités associatives

Pour Madame Bondu, mobilité est synonyme d'automobile.

D'un autre côté, les personnes rencontrées soulèvent des difficultés nouvelles à conduire, provenant des évolutions conjointes de leurs capacités physiques et cognitives et de la complexification des conditions de circulation. Une partie des personnes rencontrées adapte alors la distance et/ou les destinations, lorsque d'autres souffrent d'être captives de la voiture. C'est ainsi qu'après avoir vécu plusieurs décennies dans un même lieu, certaines personnes prennent conscience de leur dépendance à l'automobile. C'est le cas de Madame Palange, résidente du Palais-sur-Vienne qui se projette :

« Parce qu'avec l'âge, je conduirai pas tout le temps parce que j'aime pas conduire, voilà pour être franche. J'aime pas conduire et je ne conduirais sûrement pas très longtemps et c'est là que ça se complique. Parce que pour aller faire des courses quand on conduit c'est parfait. On a vite fait d'aller faire ses courses. Mais quand on ne conduit pas c'est beaucoup plus compliqué que ça. »

Mme Palange, 76 ans, ancienne employée, veuve

Madame Palange vit seule et souhaiterait dans le futur diminuer, voire cesser de conduire. Pour autant, elle ne conçoit pas de modes de déplacements alternatifs pour continuer à être mobile et s’approvisionner. Lord et Després (2011) mettent en exergue cette même ambivalence vis-à-vis de l’automobile en s’intéressant aux pratiques des banlieusards de la région de Québec.

Pour beaucoup de personnes conductrices, renoncer à la conduite n’est pas un choix qui s’offre à elles si elles veulent conserver une autonomie pour s’approvisionner. Cette nécessité de conduire est éclairée en creux à travers l’exemple de deux femmes rencontrées ayant, elles, pu sciemment décider de cesser de conduire avant l’apparition de difficultés. Ces deux femmes justifient cette possibilité, qu’elles qualifient comme un confort, par le fait que leurs maris restent conducteurs. Leurs déplacements automobiles sont conservés en tant que passagère et le couple maintient une autonomie pour s’approvisionner³⁴. Nous pouvons tout de même relever ici le fait que, pour ces deux femmes, renoncer à la conduite est possible dans la mesure où, elles peuvent trouver une personne qui conduit pour elles. Ce confort d’être passagère peut se trouver remis en cause lorsque les conditions de santé du mari se dégradent. C’est le cas de Madame Martinache, qui n’a pas conduit depuis plusieurs années, car elle n’appréciait pas particulièrement conduire. Le jour de l’entretien, elle indique qu’elle va devoir reprendre le volant, car la vue déclinante de son mari, qui était jusqu’alors conducteur pour le couple, empêche le prolongement de la conduite. Pour Madame Martinache, rester mobile repose désormais sur le fait de reprendre le volant. Afin de conserver une autonomie pour s’approvisionner, cette solution, bien que contraignante, est la seule envisagée et envisageable pour elle, sur un territoire où l’accessibilité piétonne est nulle et où l’offre de transport collectif est inexistante.

Cette dépendance à l’automobile dans les territoires peu denses (chapitre 1.1.) s’est renforcée à travers les évolutions de l’offre commerciale et de la mobilité. En outre, elle s’allourdit en vieillissant. et est d’autant plus pesante chez les personnes qui ont fait le choix, plusieurs décennies auparavant, d’un lieu de résidence où l’automobile semblait moins incontournable. C’est ce qu’exprime Madame Blaisel lorsqu’elle évoque les raisons de son installation sur la commune :

« Mais bon, c'est vrai, quand on est arrivé là, on avait choisi Blaisy-Bas pourquoi ? Parce qu'il y avait la poste, il y avait le médecin, il y avait la boulangerie, il y avait les filles. Ce n'était pas les filles à l'époque, mais enfin, un peu de tout quoi ! Il y avait le boucher, même si j'y suis pas allée souvent, mais j'y allais quand même de temps en temps au début. Et puis, un peu tout. Donc, on avait choisi Blaisy-Bas parce que c'était un village où les filles pouvaient aussi se débrouiller aussi facilement pour aller au collège ou au lycée toutes seules. Et que voilà ! Donc qui y'avait tout ce qu'il fallait pour dépanner au départ. Ce serait maintenant, je ne sais pas si on serait venu à Blaisy-Bas. Bah non, honnêtement... »

Mme Blaisel, 74 ans, ancienne employée, mariée

³⁴ Ces pratiques d’approvisionnement à l’échelle du couple sont explorées au chapitre 7.

Nous comprenons que la fermeture des commerces de la commune entraîne une dépendance accrue à l'automobile. Madame Blaisel ne pouvant plus réaliser à pied les déplacements pour s'approvisionner, elle doit désormais prendre sa voiture pour se rendre au supermarché le plus proche, à Somberton, soit à 6 km de chez elle. Cette dépendance est d'autant plus difficile à supporter en vieillissant lorsque les personnes rencontrent de nouvelles difficultés pour conduire. Finalement, les difficultés à renoncer à l'automobile en vieillissant dans les territoires peu denses peuvent être dues à un attachement à la voiture, mais elles s'expliquent également et surtout par le fait que l'automobile permet de maintenir une mobilité lorsqu'il n'y a pas d'autre alternative pour se déplacer (Negron-Poblete & Séguin, 2018). Ces situations de dépendance, mal vécues par certaines personnes rencontrées, peuvent ainsi alimenter les réflexions sur une relocalisation éventuelle. La solution envisagée par Madame et Monsieur Curiel serait ainsi d'emménager dans le bourg voisin qui offre une épicerie, une boulangerie et un marché hebdomadaire :

« Madame : D'ailleurs, je pense que l'on ne va pas pouvoir rester là. [Monsieur] étant de moins en moins mobile.

Monsieur : Problème de mobilité. Si vous ne conduisez pas ici, bah c'est fini !

Madame : Donc, je pense qu'on va atterrir à Saint-Seine chez notre fille. [...] Ça, c'est le gros problème de vieillir en petit village, parce que petit à petit, on est dépendant des voisins pour les courses. »

*Mme et M. Curiel, 72 et 71 ans,
ancienne profession intermédiaire, ancien employé et au foyer, marié-es*

Bien que ce couple vive depuis plusieurs dizaines d'années au sein de la même commune, ce n'est que récemment et avec l'avancée en âge que la dépendance à l'automobile est remarquée, puis subie. Dans une réflexion plus large celle du rapport à l'automobile, Gallez (2015) développe l'idée d'une dépendance à la mobilité afin de souligner le « préjudice subi par les populations les plus pauvres ou les plus précaires soit du fait de leur manque d'accès aux modes de déplacements soit en raison de contraintes qui pèsent sur la mobilité quotidienne » (p. 226). Si l'autrice évoque les lourdes contraintes de cette dépendance à la mobilité pour les personnes en précarité économique, son poids augmente également à mesure que les difficultés à être mobile se font ressentir. Madame Cuvilier fait part de son point de vue sur l'importance d'être mobile à Curtil aujourd'hui et dans le futur.

« Oui, c'est vrai que c'est qu'il faut toujours se déplacer [...] Tant qu'on peut se déplacer, c'est ça le problème...C'est ça l'avantage : c'est de se déplacer, c'est de pouvoir se déplacer. Après le jour on ne pourra plus se déplacer... »

Mme Cuvilier, 73 ans, ancienne employée, mariée

Par la suite, Madame Cuvilier poursuit ses réflexions à propos de lieux de relocalisation possible, proche de chez sa fille en centre-bourg ou proche de chez son frère dans une petite ville de la région. Pour l'instant, aucun déménagement n'est prévu, son mari souhaitant rester dans leur

maison actuelle et dans laquelle il a vécu avec ses parents. La dépendance à la mobilité participe alors d’un sentiment d’insatisfaction résidentielle. La littérature met en avant que la stabilité résidentielle et l’ancrage des ménages périurbains plus jeunes conduisent à se satisfaire l’offre commerciale présente (Thébert, 2016). Ce contentement identifié peut alors être reconsidéré en vieillissant lorsque le tissu commercial s’effrite et que des difficultés pour se déplacer apparaissent.

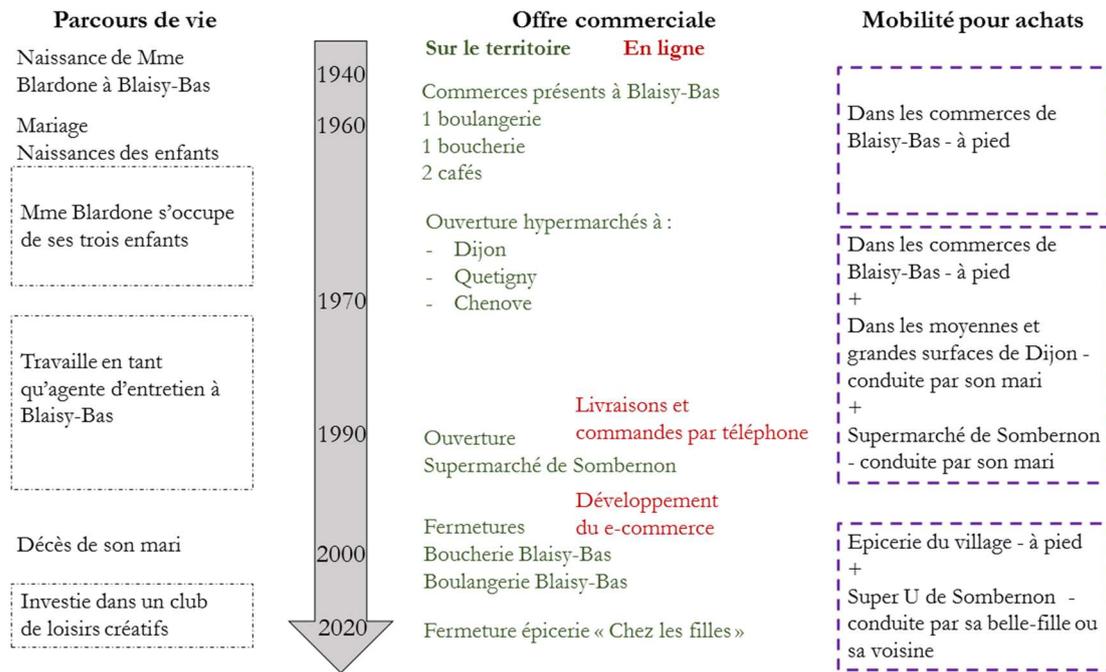
3.3. Naissance d’un sentiment d’exclusion face à une perte d’accessibilité

Les situations observées précédemment mettent en lumière l’opposition des évolutions de l’offre commerciale et de mobilité avec les aspirations de vieillir à domicile. Cependant, dans d’autres cas, ces transformations placent les personnes âgées en situation de perte d’accessibilité aux commerces pouvant altérer le maintien de l’autonomie. En effet, certaines transformations territoriales et pratiques de mobilité des personnes rencontrées apparaissent incompatibles.

3.3.1. *Certains changements sont inadaptés, voire incompatibles avec le prolongement des pratiques établies*

L’offre commerciale, la mobilité ainsi que les modes de vie et aspirations des personnes, notamment en termes d’approvisionnement, évoluent de concert. Les aspirations et besoins des personnes plus âgées peuvent, dans certaines situations, différer de celles d’une population plus jeune. En effet, elles font face à des transformations qui ne correspondent pas toujours à leurs capacités et connaissances développées tout au long de la vie. La situation de Madame Blardone illustre bien le rôle des évolutions territoriales contribuant à une perte d’accessibilité. Une analyse parallèle de son parcours biographique et des évolutions de l’offre commerciale permet de mettre en évidence l’impossibilité de maintenir certaines pratiques d’approvisionnement et les nouvelles difficultés d’accès rencontrées en vieillissant. La représentation chronologique de son parcours de vie en parallèle des transformations de l’offre commerciale (Figure 11) permet de comprendre ses pratiques actuelles.

Figure 11 : Lecture des pratiques de mobilité pour achats de Madame Blardone au regard de la trajectoire biographie et de l'évolution de l'offre commerciale



Réalisation de l'auteurice, 2022.

Madame Blardone est née en 1938 à Blaisy-Bas et y a vécu toute sa vie. Ses parents étaient bouchers et tenaient leur boucherie dans la rue commerçante de la commune. Elle a toujours travaillé avec eux jusqu'à ce qu'elle se marie à 19 ans. Puis elle a eu trois enfants qu'elle a élevés en se chargeant également de l'ensemble du travail domestique. À cette époque, passer le permis ne lui semble pas nécessaire. À Blaisy, il y a tout, elle peut tout faire à pied : les démarches administratives, l'accompagnement des enfants, l'approvisionnement du ménage. Lorsque les enfants quittent le domicile familial, elle commence à travailler en tant qu'agente d'entretien au sein de la maison de retraite sur la commune. À la fin des années 1990, les transformations de l'offre commerciale et de la mobilité la conduisent à envisager de passer le permis de conduire. Cependant, son mari a estimé que son épouse pouvait s'en passer dans la mesure où il serait à la retraite prochainement. Veuve depuis 2004, elle voit souvent son fils et sa fille qui résident à Blaisy-Bas. Sans pour autant être investie dans le tissu associatif de la commune, elle connaît du monde dans le village. Elle préfère se rendre dans une commune voisine pour s'adonner à la broderie en club.

Jusque dans les années 2000, la rue commerçante de la commune comptait un boucher, une boulangerie, des cafés, etc. Elle pouvait ainsi réaliser à pied tous les achats nécessaires à sa famille, conduire n'était pas une nécessité pour s'approvisionner. Dès l'apparition des grandes et moyennes surfaces sur le territoire dijonnais, son mari l'emmenait une fois par mois y faire des achats. Six mois avant notre entretien, le dernier commerce de Blaisy-Bas « Chez les filles » a fermé. Le jour

de l’entretien, Madame est veuve depuis 17 ans. Elle déclare « On n'a plus de magasin, on n'a plus rien : pas de pain, pas de viande, rien, pas de journaux, rien ! ». Cette dernière épicerie de la commune « Chez les filles » correspondait à son lieu d’approvisionnement principal où elle se rendait chaque semaine pour y réaliser ses achats. Aujourd’hui elle compte sur sa voisine ou sa fille pour l’emmener à Sombernon, au supermarché le plus proche, à 6 km de chez elle. Ainsi, s’il « est impossible de dissocier les changements liés à l’urbain et ceux liés au vieillissement individuel » (Riom *et al.*, 2018, p. 23), il n’en demeure pas moins que, dans ce cas, les difficultés de Madame Blardone., ne sont pas dues à un déclin de ses capacités, mais bien aux évolutions de l’offre commerciale, devenues incompatibles avec ses compétences de mobilité piétonne. Si le lien entre la mobilité résidentielle et mobilité quotidienne est analysée sous l’angle des trajectoires mobilitaires (Cailly *et al.*, 2020), il apparaît nécessaire de prendre en compte le changement du territoire comme un changement de contexte résidentiel au même titre qu’une relocalisation spatiale. L’influence de certains éléments de la trajectoire biographique, rapportée aux transformations de l’offre commerciale sur la mobilité pour achats chez les personnes âgées est développée dans le chapitre 6 qui souligne la diversité des pratiques et des socialisations à l’approvisionnement tout au long de la vie.

3.3.2. *Un sentiment d’exclusion alimenté par un manque de considération*

La distinction entre les changements liés au vieillissement et ceux imposés par le territoire permet de saisir l’asymétrie dans la perception de ces transformations. Les transformations liées au vieillissement relèvent d’un processus inévitable. Elles sont ainsi plus facilement acceptées : il faut apprendre à vivre avec. Madame Nebout est gênée lorsqu’elle marche, ce qu’elle ne peut plus faire sur de trop grandes distances. Sans le caddie pour la maintenir en équilibre, elle ne pourrait pas faire ses achats en supermarché. Ses douleurs sont intégrées dans la définition de ce qu’elle est capable de faire ou non :

« Moi j'ai des difficultés, c'est pour marcher, j'ai mal à une jambe, des trucs quoi... C'est la vieillesse. »

Mme Nebout, 87 ans, ancienne ouvrière, mariée

À l’inverse, les transformations du territoire peuvent être davantage discutées, évaluées, jaugées, si elles favorisent ou contraignent l’accessibilité aux commerces. Lorsque ces transformations s’avèrent être incompatibles avec le vieillissement des personnes, elles sont alors perçues négativement. Plusieurs personnes rencontrées développent un fort sentiment d’injustice face à ces incohérences. Les évolutions à l’œuvre, contribuant à une perte d’accessibilité aux commerces, traduisent une absence de prise en compte de leurs besoins. Les contestations dans les discours recueillis expriment parfois le sentiment d’être oublié·e, voir ignoré·e à travers ces changements,

que les personnes soient personnellement concernées ou non. Madame Neuville évoque la qualité des trottoirs du bourg :

« Alors là, attention ! Vous avez vu la rue, comment elle est ? C'est horrible. La municipalité ne fait rien. Si ça continue, on va faire une pétition. Vous vous rendez compte, ça n'a pas été refait. Il paraît depuis 1962. Comment voulez-vous qu'une personne âgée marche sur ces trottoirs-là. Et une femme avec son landau, c'est pas possible ! ce n'est pas possible ! »

Mme Neuville, 77 ans, ancienne agricultrice, mariée

Le fait de ne pas entretenir les trottoirs est, selon Madame Neuville, une décision de la municipalité qui a priorisé d'autres travaux. Leur dégradation est un frein à la mobilité de celles qu'elle nomme « les personnes âgées ». Selon elle, les enjeux d'accessibilité aux commerces pour les personnes dont les conditions physiques déclinent ne sont pas saisis par les responsables locaux. Dans cette situation, les difficultés à marcher dans le centre-bourg pourraient facilement être contournées et ne sont pas uniquement attribuables aux capacités individuelles des personnes. Madame Neuville exprime son mécontentement de ne pas être considérée. La non-considération des personnes plus âgées (et des femmes avec une poussette) conduit à entrave à la mobilité et une diminution du nombre de commerces accessibles. Chez Madame Riblet grandit l'impression d'être négligée : l'accès aux commerces lui est impossible par le manque de considération d'un autre client :

« Je me souviens, devant les galeries à Limoges, y'avait des places handicapées, je me suis arrêtée et elle était prise. Et j'ai pris la peine d'aller voir, et c'était quelqu'un : soit il avait pas mis sa carte, soit... Et ben, vous savez, j'avais envie de me garer derrière et de lui dire : tu sortiras quand... parce que les gens, ils se rendent pas compte ! c'est pas simple. »

Mme Riblet, 73 ans, ancienne cadre, mariée

Par cette expression « ils se rendent pas compte », Madame insiste sur le fait que ses difficultés ne sont ni perçues ni entendues par les autres usager·ères ou client·es. C'est l'absence de considération pour d'éventuels besoins spécifiques aux personnes âgées qui entrave l'accès à certains lieux et modes d'approvisionnement. Ainsi, pour une partie des personnes rencontrées, la mésestime de leurs besoins et aspirations se retrouve à la fois à l'échelle des décisions locales parmi les collectivités, aménageur·ses, acteur·rices du commerce, mais également chez les personnes plus jeunes, valides qui font fi des difficultés qu'elles ne rencontrent pas. La non-prise en compte des besoins particuliers de certaines personnes plus âgées les places ainsi dans des situations de difficultés réduisant leurs accessibilités aux commerces.

Conclusion du chapitre 3

Ce premier chapitre de résultats dresse un panorama des évolutions de l'offre commerciale, de mobilité et de celles liées au vieillissement qui ont une influence sur les pratiques d'approvisionnement. Vieillir s'accompagne d'une évolution des modes de vie, des préférences en termes d'approvisionnement et peut conduire à une recomposition des pratiques. Le déclin des capacités pour se déplacer, couplé à une évolution de la distribution spatiale de l'offre commerciale et à un changement de l'offre de mobilité modifie les pratiques spatiales et les conditions d'accès aux commerces. L'ensemble des évolutions conjointes du territoire et de la personne conduit à une redéfinition de l'accessibilité aux commerces. De nombreuses personnes évoquent ainsi une diminution de leur accessibilité, ne pouvant plus rejoindre les magasins habituellement fréquentés. En s'intéressant plus spécifiquement aux pratiques d'approvisionnement dans les territoires peu denses, différentes échelles spatiales peuvent être distinguées. Les conditions d'accès à la ville-centre, l'aménagement des rues du centre-bourg, l'offre à domicile proposée par les marchandes ambulantes : toute modification survenue peut bouleverser l'ensemble des pratiques. Ce chapitre soulève également la petitesse des changements parfois évoqués, comparée à la grandeur de l'impact qu'ils ont sur les pratiques d'approvisionnement. L'apparente insignifiance des changements en question, à l'instar d'un titre de transport en carton remplacé par un support magnétique, est à rapprocher de l'idée du « grain de sable » évoqué par Meissonnier (2020). De petits obstacles dressés sur un itinéraire peuvent bloquer un déplacement. Ainsi, tout changement du réseau de transport public, quelle qu'en soit l'ampleur, nécessite une adaptation. Ces changements sont en effet vécus comme « une montagne » à franchir, pour des personnes en situation de handicap ou certaines personnes âgées qui doivent solliciter de nouvelles compétences. Les discours des personnes rencontrées illustrent également une diminution de la satisfaction résidentielle due à une perte d'accessibilité.

Or, toutes les transformations n'affectent pas les personnes rencontrées dans les mêmes mesures. Si dans plusieurs situations, les évolutions individuelles et du territoire apparaissent être incompatibles avec le maintien de l'autonomie pour s'approvisionner, dans de nombreux autres cas elles compliquent les conditions d'accès sans remettre en cause le maintien de l'autonomie. La majorité des personnes rencontrées prend progressivement conscience de leur dépendance à l'automobile, accentuée par certaines évolutions territoriales et devenant plus pesante en vieillissant. Elles adaptent alors leurs pratiques d'approvisionnement pour répondre à ces transformations : trouvent des stratégies pour contourner les nouvelles difficultés et se saisissent de nouveaux outils et ressources territoriales pour maintenir une autonomie pour s'approvisionner.

Chapitre 4 : La pluralité des stratégies d'adaptation : entre ajustements, renoncements et engagements

Les évolutions des modes de vie et des capacités en vieillissant, vécues en parallèle des transformations du territoire, imposent un changement des pratiques d'approvisionnement. Les personnes qui vieillissent à domicile doivent s'adapter, solliciter de nouvelles ressources et réajuster leurs pratiques afin de conserver leur autonomie. Dans ce chapitre, nous rendons compte des capacités des personnes à trouver un nouvel équilibre face aux transformations du territoire et à l'évolution de leurs capacités (Nussbaum, 2012) afin de prolonger un approvisionnement autonome. Nous mettons ainsi en lumière les capacités des personnes qui vieillissent à domicile à travers l'adaptation de leurs pratiques d'approvisionnement.

Pour une partie des personnes rencontrées, les transformations nécessitent des ajustements seulement marginaux. Dans ce cas, s'adapter exige un effort facilement assimilable, sans modification de l'univers d'approvisionnement. En revanche, pour d'autres, il devient nécessaire de repenser l'ensemble des pratiques. Face aux transformations conjointes des capacités individuelles et du territoire, un changement des modes d'approvisionnement, des lieux d'achats ou encore des produits achetés s'impose. Les personnes adoptent de nouvelles organisations et sollicitent de nouvelles ressources afin de conserver leur autonomie. Enfin, pour d'autres situations encore, l'ampleur des transformations de l'offre commerciale ou de mobilité est telle que s'adapter implique de renoncer : renoncer à certains déplacements, à une partie des produits appréciés, à des achats effectués dans des lieux devenus inaccessibles. Comme observé au chapitre précédent, les transformations perçues conduisent, dans de nombreuses situations, à une perte d'accessibilité. Cependant, cette perte d'accessibilité n'est pas toujours subie par les personnes âgées, car certaines s'investissent pour leur territoire et réussissent à préserver un certain niveau d'accessibilité grâce à cet engagement. Leurs capacités résident dans la manière de réagir aux changements et en participant activement aux transformations territoriales à l'œuvre. À travers une consommation engagée, ou en s'inscrivant dans des réseaux associatifs pour un maintien d'une offre commerciale locale, elles cherchent à orienter le développement du territoire local.

L'éventail des stratégies d'adaptation couvre ainsi un large spectre que nous structurons dans ce chapitre en trois parties. Dans un premier temps, nous présenterons les ressources que les personnes sollicitent afin de prolonger leurs pratiques établies. Ces ressources peuvent être matérielles : certaines personnes s'équipent d'outils adaptés. Elles peuvent également être humaines : l'entourage, mais aussi les associations locales sont un support pour se déplacer et s'approvisionner. Leurs connaissances de leurs conditions de santé et du territoire constituent également des ressources importantes qui permettent un ajustement des pratiques en cohérence

avec les capacités et l’environnement extérieur. Dans un second temps, nous analyserons les recompositions spatiales des univers d’approvisionnement. En vieillissant, et face aux évolutions de l’offre commerciale et des services de mobilité, les formes d’approvisionnement, les commerces fréquentés ainsi que les lieux d’achats s’agencent différemment. Les personnes rencontrées investissent de nouveaux lieux d’approvisionnement et renoncent à un type d’offre particulier. Enfin, nous montrerons comment l’engagement des personnes rencontrées participe de l’extension des possibilités d’approvisionnement, pour elles-mêmes et pour les autres résident·es. L’engagement prend différentes formes, de la solidarité auprès des personnes les plus âgées de l’entourage à un travail non rémunéré au sein d’une offre commerciale associative. En somme, ce chapitre explore les multiples stratégies d’adaptation mises en œuvre par les personnes vieillissantes pour s’approvisionner et façonner de nouvelles opportunités.

1. Faire appel à toutes les ressources disponibles

1.1. De nombreux ajustements à la marge

1.1.1. *Détourner l’usage du caddie*

La stratégie d’adaptation la plus spontanée constitue en un prolongement des pratiques depuis longtemps adoptées, tout en détournant certains usages. L’exemple du caddie est l’un des plus parlants. Ayant toujours été utilisé pour transporter l’ensemble des produits achetés en magasin, il devient un support au déplacement à l’intérieur des grandes et moyennes surfaces, pour tenir en équilibre ou pour soulager des douleurs. Alors que certaines personnes expriment ne plus pouvoir le pousser, d’autres ne peuvent pas s’en passer pour réaliser leurs achats. Pour sept personnes, dont Madame Curtet, cet objet est essentiel pour circuler au sein de l’hypermarché :

« Et quand je vais quelquefois en courses avec ma belle-fille ou mon fils, ils savent qu'il faut pas me pousser mon chariot. Je veux mon chariot ! Comme ça, je m'appuie dessus, vous comprenez ? Ça m'aide. »

Mme Curtet, 71 ans, ancienne employée, divorcée

De la même manière, Madame Marquet remplace sa canne, nécessaire pour se déplacer à pied, par le caddie sur lequel elle prend appui.

« Oh ben oui ! Ah, mais à Inter, quand je vais faire mes courses le samedi, je la prends pas ma canne. Non, parce que ma voisine vient me chercher jusque-là. Elle me ramène jusque-là. Puis, dans un supermarché, j'ai le chariot, j'ai le caddie, alors... »

Mme Marquet, 83 ans, ancienne agricultrice et au foyer, veuve

Ces adaptations face aux difficultés de motricité se font ainsi sans tension, avec un prolongement des pratiques de mobilité et d'achats.

La voiture est également identifiée comme un support à la mobilité, sur de petites distances jusqu'alors effectuées à pied, lorsque la marche devient exténuante. La voiture, alors assimilée à un caddie (Pélata *et al.*, 2023) permet de pallier les difficultés en vieillissant, notamment à se déplacer à pied en portant un sac de provisions. Dans le cas de l'automobile, les résultats de cette recherche attestent du rôle particulier pris par ce véhicule dans son utilisation en tant que soutien pour porter des achats sur de petites distances, bien qu'il soit utilisé comme chariot à tous les âges.

1.1.2. Écouter son corps afin d'économiser son énergie

Chez les personnes rencontrées, la connaissance du territoire est couplée d'une bonne conscience quant à leurs conditions de santé. Elles se montrent très tranchées lorsqu'il s'agit d'évoquer ce qu'elles peuvent ou ne peuvent plus faire au risque de fatigue ou de douleurs. Pour les personnes atteintes de maladies chroniques, ou vivant avec des troubles moteurs depuis plusieurs années, le déclin des capacités ne survient pas brusquement. Au contraire, les difficultés apparaissent progressivement, sur le temps long, ce qui aide à les apprivoiser, à les maîtriser. Madame Curtet détaille cette capacité à ajuster sa pratique en fonction de sa fatigue :

« J'essaie de, de 'voyez, je la connais ma sclérose, je l'ai depuis de 84, depuis 84. Donc bon, je sais quand il faut que je m'arrête, quoi. »

Mme Curtet, 71 ans, ancienne employée, divorcée

Connaitre sa force physique permet de savoir ce qu'il est possible de porter, et d'estimer la quantité de produits qu'il est possible de soulever. Madame Parlier sait anticiper les signaux que lui donne son corps, elle adapte alors ses pratiques en conséquence :

« Bah quand j'ai mal comme ça, faut pas que je porte lourd. Mais non, ça ne me perturbe pas, j'y vais quand même. »

Mme Parlier, 73 ans, ancienne ouvrière, mariée

Sans trop forcer, Madame Parlier peut continuer de se rendre au supermarché pour y effectuer ses achats. Lorsqu'elle atteint la limite de poids qu'elle s'autorise à porter, elle n'hésite pas à reporter à une prochaine fois l'achat de produits trop lourd. Tout comme Madame Parlier, une dizaine de personnes adaptent la taille de leur panier à ce qu'il leur est possible de porter. Pour les personnes revenant des courses en voiture, décharger ses achats peut se faire en plusieurs aller-retour du coffre de la voiture à l'intérieur du domicile, Madame Rigaud décrit précisément son retour des courses et l'ensemble des déplacements propres au domicile que cela implique :

« Ce que je fais, c’est que je passe par là. Je mets la voiture dans le garage et je passe par là, et puis après je porte. Alors tout ce qui est surgelé, j’y mets tout de suite au congélateur, tout ce qui est à réfrigérer, et le reste, je fais petit à petit. Je m’organise. Quand je suis fatiguée je me repose. »

Mme Rigaud, 76 ans, ancienne cadre, célibataire

La conscience de ses propres limites ne se résume pas au port de charges plus ou moins lourdes. Il s’agit également de connaître ses difficultés pour se déplacer, à pied ou en voiture, ou à utiliser les transports collectifs. Plusieurs personnes évoquent des difficultés à anticiper et analyser certaines situations, ou à se montrer suffisamment réactives lorsqu’elles sont au volant de leur voiture. Cela les décide à ne plus se déplacer lors de certaines situations : lorsqu’il fait nuit, s’il pleut ou que les routes sont gelées. Conscientes d’une diminution de leur acuité visuelle ou de la perception du comportement des autres conducteur·rices, les personnes réduisent la fréquence de certains déplacements, voire y renoncent. Sans nécessairement avoir été confrontées à des situations difficiles ou avoir provoqué d’accident, elles évaluent, comme M. Bonnel, un risque plus grand et se restreignent par prudence :

« Dès qu’il fait noir, je bouge pas. Non, il ne faut pas tirer trop sur l’élastique, comme on dit. »

M. Bonnel, 72 ans, ancien employé, divorcé

Certaines personnes âgées constatent un déclin de leurs capacités à conduire, d’autres l’anticipent bien avant que cela se produise. Elles intériorisent les difficultés pouvant survenir avec l’âge, ce qui accentue la perte de confiance en soi. L’auto-restriction de la mobilité automobile et une plus grande prudence, observées dans notre recherche sont également bien documentées par la littérature à la fois en France (Marie Dit Asse *et al.*, 2014 ; Mondou & Violier, 2010), en Grande-Bretagne (Mackett, 2015), en Allemagne (Mollenkopf *et al.*, 2017), au Canada (Wiebe, 2018 ; Wiebe & Séguin, 2019a) et aux États-Unis (Devlin & McGillivray, 2016).

1.1.3. Se tenir au courant des opportunités pour pouvoir s’en saisir

Il est important de souligner la fine connaissance des résident·es âgées de leur territoire de résidence et de ses transformations en cours et futures. Les stratégies employées se fondent ainsi sur « un processus d’apprentissage du territoire et de ses opportunités » (Sajous *et al.*, 2015, p. 90). Les personnes rencontrées sont informées des projets d’aménagement urbain et du renouvellement de l’offre commerciale sur leur territoire de vie. Averties en amont des changements de propriétaire ou de la fermeture des commerces qu’elles fréquentent, elles observent ces mutations durant toute la durée des travaux. Être au fait de ces évolutions leur permet d’anticiper et d’éviter d’être prises au dépourvu devant la devanture fermée d’un magasin. Elles peuvent alors expérimenter de nouvelles pratiques en amont des changements qui s’annoncent. À Blaisy-Bas, par exemple, la

fermeture du commerce « Chez les filles » est un élément central dans tous les discours des résident·es rencontrés. Les anciennes propriétaires avaient informé leur clientèle de la cessation de leur activité. Les discussions sur le devenir de l'épicerie sont permanentes et cela constitue un sujet de conversation privilégié au sein de la commune. Monsieur Blanchon rend compte de cette connaissance fine des transformations à l'œuvre :

« Normalement, il devait signer mi-avril, donc avec les anciens qui tenaient le magasin, qui sont propriétaires des murs. Donc la personne qui reprend doit signer. Donc, ils ont dû signer le bail et donc elle doit payer un loyer elle, par contre, et après, il faut l'accord des douanes pour installer du tabac, des jeux enfin, etc. C'est ce qui retarderait... je mets au conditionnel. »

M. Blanchon, 73 ans, ancien employé, marié

L'ensemble des résident·es de Blaisy-Bas connaissent, *a minima*, le nom de la prochaine propriétaire ainsi que toutes les étapes qu'il lui reste à effectuer avant de pouvoir ouvrir. Une reprise du même commerce par un nouveau gérant est attendue avec impatience pour reprendre au plus vite d'anciennes pratiques d'approvisionnement.

Se tenir informé permet de se saisir des opportunités locales. Par le biais de son investissement dans différents réseaux associatifs locaux, Madame Curtet est rapidement avertie de l'ouverture d'un drive agricole sur la commune voisine. D'abord réservée aux résident·es de cette commune, cette offre a ensuite été élargie à une zone géographique plus large, dont Curtil-Saint-Seine fait partie. Elle en fut donc l'une des premières clientes :

« Oh, c'est le bouche-à-oreille, hein. Oh oui ! C'est vraiment... c'est des gens... se sont les responsables du foyer rural, donc euh... Voilà, on a l'occasion de faire des choses ensemble via le Foyer rural. De Curtil à Francheville, euh, voilà, on se connaît quand même pas mal, donc c'était facile... quand ils ont ouvert. »

Mme Curtet, 71 ans, ancienne employée, divorcée

Du côté de Monsieur et Madame Curiel, leur proximité avec les producteur·rices leur a également permis d'adopter ce nouveau mode d'approvisionnement en drive agricole, dès l'ouverture du service :

« Enquêtrice : Et vous êtes allés directement... »

Madame : Ah oui, la première fois !

Monsieur : Oui, en sachant qu'on connaissait pas mal de gens qui vendaient.

Madame : On connaissait la plupart des producteurs. »

*Mme et M. Curiel, 72 et 71 ans,
ancienne profession intermédiaire, ancien employé et au foyer, mariés*

L'insertion des personnes âgées sur le territoire et leur ancrage local permet ainsi de se saisir de formes d'approvisionnement parfois peu visibles. Ces observations résonnent avec celles de Thébert et ses collègues (2016) qui relèvent la complexité et la discrétion des circuits de consommation des produits issus d'exploitations agricoles proches.

Connaître l’ensemble des possibilités d’approvisionnement sur un territoire facilite un report des lieux d’achats et une plus grande souplesse dans les pratiques de mobilité pour faire face à des transformations altérant l’accès à un commerce jusqu’alors fréquenté. Cette idée revient dans plusieurs discours, lorsque les personnes âgées se projettent dans un futur où le vieillissement serait toujours à domicile. Elles énumèrent ainsi la liste des points d’approvisionnement ou offres auxquels elles n’ont pas recours aujourd’hui, mais dont elles pourraient se saisir plus tard. Plusieurs personnes rencontrées envisagent les camions ambulants comme solution si leurs capacités à être mobile venaient à décliner. Monsieur et Madame Rivet connaissent les tournées des différentes boulangeries, boucheries, fromageries passant devant leur domicile. Si, le jour de l’entretien, ce mode d’approvisionnement impose une contrainte temporelle trop forte les assignant à un rendez-vous hebdomadaire ou journalier, ils savent qu’ils ont la possibilité de recourir à cette solution ultérieurement en cas de besoin.

1.1.4. Les connaissances de soi et du territoire au service de solutions adaptées

Une connaissance précise des lieux permet de se saisir de l’ensemble des offres d’approvisionnement existantes et de choisir la plus adaptée parmi toutes les opportunités. Pour les personnes qui ressentent une plus grande fatigue, la meilleure option reste celle permettant d’économiser leur énergie. Les stratégies déployées s’appuient ainsi sur un savoir-faire territorial qui consiste à adopter des stratégies d’approvisionnement les plus adaptées en tirant profit de toutes les potentialités du territoire (Thébert, 2016). Malgré des espaces de mobilité plus étendue que certaines pratiques urbaines, nous retrouvons dans ces espaces périurbains, une optimisation des itinéraires, rendue possible grâce à une bonne connaissance de son environnement (Burton-Jeangros *et al.*, 2017 ; Wiebe, 2018).

Nos observations montrent également que ces stratégies d’optimisation s’opèrent à une échelle spatiale plus restreinte : celle du magasin. Un savoir aiguisé de l’aménagement de l’espace intérieur d’un commerce, de l’emplacement des produits usuellement achetés permet de diminuer le temps passé à faire des achats, ce qui revient à économiser ses forces. *A contrario*, lorsque les commerces renouvellent l’agencement de leurs rayons ou changent de produits et de marques, ces connaissances deviennent caduques occasionnant possiblement des difficultés nouvelles. Madame Apolinar évoque notamment cette importance de l’organisation interne du magasin qu’elle fréquente :

« Pour l’instant, je peux y aller. L’avantage, c’est que je connais bien le magasin, je vais tout de suite dans les rayons qui me conviennent. Sauf l’autre jour, où ils changent, je perds un petit peu de temps sur certains rayons, mais dans l’ensemble, je vais assez vite. »

Mme Apolinar, 74 ans, ancienne prof, mariée

L'expression « pour l'instant » utilisée par Madame Apolinar, qui suit un traitement médical lourd au moment de l'entretien, laisse entendre que cette solution semble temporaire au regard du niveau de fatigue qui risque de s'amplifier pour elle. Faire les courses devient pour elle une activité de plus en plus exigeante sur le plan de la force physique. Connaître les rayons du magasin devient alors un prérequis pour faciliter le maintien de ses pratiques d'achat.

Une bonne connaissance de son territoire, des lieux fréquentés et des itinéraires pour s'y rendre facilite l'ajustement des pratiques au regard des évolutions des conditions physiques, cognitives et sensorielles. En psychologie, faire appel à ses connaissances est une stratégie d'ajustement bien documenté pour faire face aux changements. Afin de ne pas dépenser trop d'énergie à réaliser des activités devenues exigeantes, les pratiques adoptées par les personnes plus âgées se fondent sur les connaissances et l'expérience acquises (Aldwin & Levenson, 2001). Dans le registre de la conduite automobile, connaître ses difficultés à franchir des intersections particulières, et savoir où elles se trouvent se trouvent permet de les éviter. Nous observons cette stratégie d'évitement chez Madame Blaque.

Elle craint de franchir les ronds-points :

« J'en ai qu'un tout petit rond-point, un tout petit vers but, là, celui-là, je n'ai pas peur. Autrement, je me gare à McDo. Et puis je, je peux éviter le rond-point. S'il faut aller, s'il faut que j'aille quelque part, j'y vais jamais toute seule. Parce que les ronds-points... »

Mme Blaque, 74 ans, ancienne employée et au foyer, responsabilités associatives, mariée

Madame Blaque mobilise ainsi ses connaissances du réseau routier pour privilégier les itinéraires sans rond-point. Elle évite ainsi les frayeurs causées par la traversée de ces intersections. Elle est ainsi plus prudente sur le retour, marchant avec une plus grande lenteur.

La prudence adoptée par Madame Blaque s'observe également chez les personnes qui se déplacent à pied. La crainte de tomber peut augmenter en proportion du sentiment de manque d'équilibre ou de perte de force physique. Savoir estimer les distances et situer les obstacles franchissables permet alors de sélectionner des déplacements peu dangereux tout en adaptant son allure. Madame Palud se rend à pied dans le centre du Palais, avec ses cannes anglaises, la côte n'est pas un obstacle pour elle :

« Mais pour monter, ça va très bien. C'est pour descendre que c'est moins bien. Il faut y aller doucement, c'est sûr. »

Mme Palud, 87 ans, ancienne employée, célibataire

Cependant, c'est la descente qui lui pose problème et constitue un facteur de risque. Les pratiques adoptées par les personnes rencontrées se fondent ainsi sur leur expérience. En distinguant une

situation de vulnérabilité d’une situation de handicap Meissonnier (2020) souligne l’importance de la connaissance qu’on a de ses propres capacités. Les personnes qui rencontrent des troubles physiques, cognitifs ou sensoriels connaissent leurs capacités. Les situations de handicap sont ainsi bien appréhendées par les personnes qui les vivent. À l’inverse, une *situation de vulnérabilité*, non inhérente à une personne, est induite par un obstacle non prévu lors d’un déplacement. Cette situation est par conséquent plus difficile à anticiper et à intégrer. Concernant le vieillissement, être plus âgé·e ne constitue pas une situation de vulnérabilité de fait, les connaissances couplées de ses capacités et du territoire permet de choisir des itinéraires adaptés.

1.2. Ajustements temporels des pratiques d’approvisionnement

Pouvoir anticiper les moments de plus grande fatigue permet d’avoir une meilleure visibilité sur les périodes de la journée ou de la semaine où il sera moins éprouvant de sortir faire des achats ou de jardiner dehors. Il devient alors possible de choisir le moment de la journée ou de la semaine le plus adapté pour s’approvisionner. Des ajustements temporels des déplacements s’en suivent et prennent des formes diverses : d’un changement de fréquence des sorties à la vitesse des déplacements.

1.2.1. *De nouveaux horaires et fréquences de sorties en harmonie avec les rythmes du quotidien*

Le rapport au temps et les expériences temporelles des personnes aînées ont intéressé la chercheuse Membrado (2010, 2009). Elle éclaire sur l’adoption de nouveaux rythmes, c’est « pour retarder cette assignation précoce à l’immobilité chez soi que les personnes procèdent à un travail de réorganisation de la vie quotidienne impliqué par la transition du passage à la retraite. » (Membrado, 2010, p. 8). Concernant les pratiques d’approvisionnement, l’ensemble des personnes rencontrées mentionnent des changements de fréquences des sorties pour s’approvisionner, pouvant s’apparenter à des « stratégies de reconversion temporelles » (Membrado & Salord, 2009, p. 30) durant la phase d’arrêt de l’activité professionnelle. Pour celles dont les envies et les besoins de produits spécifiques liés à l’ancienne activité professionnelle, diminuent (chapitre 3.1.), nous observons une réduction de la fréquence des sorties pour achats. Pour d’autres, la nouvelle phase de la retraite entraîne une augmentation du temps dédié à l’approvisionnement et une multiplication des déplacements associés sur une même période temporelle.

Dans notre enquête, nous observons qu’avec l’avancée en âge, ces rythmes sont sans cesse négociés afin de s’adapter aux conditions de vieillissement. Les difficultés nouvelles dues aux transformations conjointes des capacités individuelles et des changements de l’offre commerciale peuvent rendre l’itinéraire d’approvisionnement plus exigeant. Une stratégie opérée repose sur un

ralentissement des rythmes des sorties pour s'approvisionner. Une diminution de la fréquence des déplacements est alors observée et expliquée selon deux motivations principales. Premièrement, les difficultés à se mouvoir et la plus grande fatigue ressentie conduisent à la volonté d'économiser ses forces lors des déplacements. Les sorties s'espacent donc pour permettre une meilleure récupération entre les efforts induits par l'activité. Deuxièmement, une plus faible fréquence des déplacements constitue l'une des réponses à l'éloignement des structures commerciales traditionnelles. L'allongement des distances pour se rendre au commerce le plus proche induit une augmentation de l'intervalle de temps entre les sorties. La quantité des produits achetés s'adapte aussi en conséquence. Grâce au congélateur, un équipement très souvent mentionné au cours des entretiens, il est possible de réduire la fréquence des déplacements pour les achats alimentaires, notamment pour la viande ou le pain. C'est ainsi que la majorité de personnes achètent leur pain pour la semaine, gardent une quantité adéquate pour la journée et congèlent le reste. Madame Izzi « prend [son] pain pour la semaine, 4 ou 5 baguettes, les congèle à deux. Et puis [les] sort. »

Madame Rigaud doit faire avec les douleurs à la cheville provoquées par sa sclérose en plaques qui la contraignent énormément dans ses mouvements. Espacer les sorties de son domicile pour s'approvisionner est alors une stratégie pour continuer de se rendre au supermarché de Nexon qu'elle affectionne particulièrement. Cela lui donne le temps de récupérer entre les sorties en courses et de limiter ainsi ce qui est devenu une épreuve éreintante – en réduisant la fréquence, les sorties sont moins éprouvantes qu'elles auraient été à intervalles plus réguliers :

« Mais j'ai fait les courses comme d'habitude, c'est-à-dire les provisions pour ne faire les courses que toutes les trois semaines, ou tous les mois, parce que c'est fastidieux finalement, même si ça me fait plaisir. »

Mme Rigaud, 76 ans, ancienne cadre du public, célibataire

Madame Rigaud trouve ainsi un nouvel équilibre grâce à cet aménagement temporel qui permet de prolonger une pratique qu'elle assimile à un plaisir tout en stabilisant la souffrance que cela provoque à un niveau tolérable.

Ce nouveau rythme d'approvisionnement doit s'agencer avec les autres contraintes temporelles quotidiennes telles que la prise de médicaments régulière, les visites de personnels aidants et soignants, qui imposent déjà une cadence aux journées des personnes interrogées. L'évolution du rythme des sorties pour achats s'inscrit ainsi dans une transformation plus générale de l'agencement de l'ensemble des activités quotidiennes. En effet, les contraintes temporelles qui pèsent sur le quotidien de certaines personnes vieillissantes sont parfois telles que le mythe selon lequel « les personnes âgées ont tout leur temps » (Wiebe *et al.*, 2018, p. 187) ne résiste pas. Le cas de Madame Rigaud illustre bien cette nécessaire subordination de la temporalité des achats aux impératifs multiples d'un quotidien de personne âgée. Ses crises de douleurs qu'elle peut partiellement prévoir

l’obligeant à planifier minutieusement ses déplacements au supermarché. Depuis quelque temps Madame Rigaud ne prend plus ses antidouleurs habituels qui lui font « perdre la mémoire ». Ceux qui les remplacent sont moins dosés et ont un effet plus faible et sur une plus courte durée. Pour s’assurer des sorties moins affectées par la douleur, elle aligne ses déplacements de façon à pouvoir se rendre en magasin immédiatement après l’administration de ses antidouleurs qu’elle « prend au dernier moment avant de partir faire les courses ». D’un côté, la mobilité pour s’approvisionner n’est pas contrainte temporellement, les horaires d’ouverture du supermarché que fréquente Madame Rigaud s’étalent sur une longue période. Elle bénéficie d’une certaine flexibilité et peut toujours décider de reporter un déplacement si elle souffre trop. Mais de l’autre, les moments de ses sorties sont aussi dictés par les prises de médicaments qui annulent la souplesse offerte par les horaires d’ouverture importants.

1.2.2. Des choix horaires pour éviter la foule chez les un·es et pour croiser du monde chez les autres

Une autre manière de s’adapter aux contraintes qui apparaissent avec la vieillesse est de réviser les horaires des déplacements pour achats de façon à être asynchrone avec les autres client·es, c’est-à-dire être dans les magasins, sur la route ou dans les transports collectifs pendant que les autres n’y sont pas. Nous observons ainsi une adaptation des créneaux réservés aux achats chez les personnes souhaitant éviter certaines situations : les heures de pointe, lorsque le trafic routier est dense et que les commerces sont surchargés. Madame Mesnier sélectionne désormais les horaires de ses déplacements en fonction de la fréquentation de la rocade au nord de Dijon, la Lino (Liaison Nord), un tronçon de route permettant de rejoindre le centre de l’agglomération :

« Alors à 4 heures, faut pas y aller. À 16h, la file c’est horrible. Il y a les voitures qui viennent de Dijon qui tournent autour du rond-point pour prendre la Lino. »

Mme Mesnier, 78 ans, ancienne employée, mariée

La connaissance des horaires de forte affluence et de fréquentation des différents lieux d’achats permet ainsi d’éviter ces heures de pointe. Plusieurs personnes, à l’image de Monsieur Bonjean, font référence à la fin des contraintes temporelles liées à la vie professionnelle comme facteur clé ouvrant la voie à des choix horaires plus satisfaisants pour ce qui concerne l’approvisionnement :

« C’est bien que je puisse aller faire mes courses. Alors après, il faut choisir. Vous me voyez pas faire les courses un vendredi soir à 18 h ! Moi, j’y vais quand je vais à Châteauneuf. Et c’est le mardi, par exemple, à 1 h et demie. Lorsque celui-ci est ouvert entre midi et deux. C’est ouvert toute la journée. Vous choisissez les jours. Surtout quand on n’a pas de contrainte dans le boulot. Il faut y aller au moment du repas de 12 h à 1 h ou 1 h 30. C’est la bonne heure. Là, les gens sont partis manger, personne. Si vous avez dix personnes dans le magasin et c’est tout. »

M. Bonjean, 73 ans, ancien cadre, marié

À l'instar de Monsieur Bonjean, trente-trois personnes parmi les soixante-dix rencontrées disent faire leurs achats hebdomadaires sur un créneau établi, fixé à une heure précise un jour donné.

Ces ajustements s'effectuent également sur une échelle temporelle plus longue, celle de l'année. La période de fêtes hivernales est identifiée comme particulièrement encombrée, aussi bien sur les routes que dans les magasins. Madame Curtet, qui, habituellement, effectue chaque semaine ses achats à l'hypermarché de la zone commerciale, La Toison d'Or, change ses pratiques durant tout le mois de décembre :

« Bon bah, je préfère aller à la Toison parce qu'effectivement là, on peut se garer correctement, quoi. Hein ? Sauf avant Noël, mais bon, en décembre, je n'y vais plus. Voilà. »

Mme Curtet, 71 ans, ancienne employée, divorcée

Éviter les heures, les jours, les périodes de forte affluence permet ainsi d'améliorer les conditions d'accès aux commerces : le trafic automobile est plus fluide ; il est plus aisé de trouver une place pour se garer ; de déambuler plus tranquillement à l'intérieur du magasin ; le personnel est plus disponible et l'attente en caisse est réduite. Ces ajustements temporels participent des stratégies de conservation des lieux d'approvisionnement habituellement pratiqués. Ils permettent ainsi de prolonger des pratiques appréciées, en minimisant le risque d'être exposé·e à des situations éprouvantes.

La rencontre avec d'autres client·es est pourtant un sujet équivoque : d'un côté, elle est crainte, au sens où il s'agit de devoir faire face à l'affluence, mais d'un autre côté, elle est recherchée par plusieurs personnes rencontrées. Madame Apolinar, qui se rend dans des zones commerciales fréquentées, fait partie de ces personnes :

« Madame : Ah moi le shopping : en ville !

Enquêtrice : En ville, ouais. Vous allez où ?

Madame : Moi, j'aime faire la ville, mais ce n'est même pas que pour ce que j'achète. J'aime la ville, j'aime voir du monde et là, je vais aussi à la Toison. »

Mme Apolinar, 74 ans, ancienne cadre, mariée

Cette même expression *voir du monde* est employée par Madame Pagel

« Madame : Ben non, j'aime bien moi aller faire mes courses, une fois par semaine, ça me fait sortir comme je vous disais.

Monsieur : ça fait voir des gens aussi

Madame : Ça fait voir du monde.

Enquêtrice : Des gens que vous connaissez ?

Madame : Même des gens qu'on ne connaît pas ! Disons, on voit du monde, disons. »

Mme Pagel, 71 ans, ancienne ouvrière, mariée

Les personnes sortant peu du domicile en dehors des déplacements pour s’approvisionner profitent de ces occasions pour croiser d’autres personnes et voir d’autres visages³⁵. Nous pouvons ainsi interpréter cette fréquentation des grandes et moyennes surfaces comme une façon d’atténuer le sentiment de solitude, peut-être plus répandu chez les personnes âgées qui vivent isolées.

1.2.3. *Plus de lenteur à toutes les étapes de l’approvisionnement*

La nécessité d’éviter les zones de circulation intense pour les déplacements (sur la route, les trottoirs et à l’intérieur des magasins) renforce l’idée qu’il est important de prendre son temps. Madame Apolinar nous explique être « de plus en plus lente pour tout faire ». Une plus grande lenteur en vieillissant (Clément *et al.*, 1996 ; Membrado & Salord, 2009 ; Wiebe *et al.*, 2018) est caractéristique de toutes les étapes de l’itinéraire d’approvisionnement. Les vitesses d’exécutions sont ralenties, qu’elles concernent le déplacement pour se rendre au point d’approvisionnement ; la déambulation à l’intérieur d’un commerce ; le choix des produits ; effectuer le déplacement retour ; ranger les produits achetés.

La marche s’effectue de manière plus lente chez les personnes âgées, notamment car cette lenteur est le moyen de réduire le risque de chute. La vitesse de marche est adaptée à l’état de la chaussée : plus cet état est mauvais, plus les personnes évaluent à un niveau élevé le risque de chute, et plus elles marchent lentement par conséquent. Madame Blardone conseille : « en descente, bon, tu marches doucement ». Dans d’autres cas, le temps passé dans les magasins s’allonge parce que les personnes âgées font régulièrement des pauses afin de s’économiser, de se reposer et de reprendre leur souffle – comme pour le mari de Madame Rembaud qui, au supermarché, ne se presse pas selon sa femme : « il s’arrête. Et puis il attend un peu. Pas longtemps, moins d’une minute, mais il faut qu’il reprenne son souffle ». En ce sens, une stratégie consistant à réaliser des achats durant les heures creuses permet d’éviter des situations de « confrontation temporelle » avec d’autres client·es pour reprendre les termes de Membrado et Salord (2009, p. 35). Les auteur·rices évoquent les situations d’évitement des espaces publics et des transports collectifs non adaptés aux expériences de la lenteur et à la transformation des corps.

Marcher lentement pour éviter les chutes n’est pas la seule raison d’une plus grande lenteur sur l’itinéraire d’approvisionnement. Il y a aussi bien souvent une dimension hédonique : plusieurs personnes déclarent rester longtemps dans les magasins parce qu’ils aiment cette activité. Monsieur Riblet, par exemple, apprécie se rendre à l’épicerie, et une fois sur place, il « met plus d’une demi-heure. Parce que doucement le matin et pas trop vite le soir ! » Le temps passé en magasin est apprécié

³⁵ Selon Kim (2005), les structures commerciales jouent un rôle important pour pallier à la solitude ressentie par les personnes plus âgées aux États-Unis.

lorsqu'il permet des moments d'échanges. Madame Blaque passe ainsi de nombreuses minutes dans le supermarché à discuter avec des connaissances et avec les hôtesses de caisses :

« Il y a plein de caisses, donc si tu parles toi, s'il y a quelqu'un qui est derrière toi puis que tu parles un peu, elles peuvent aller à une autre caisse. Puis souvent, les gens qui se mettent derrière moi, souvent, c'est les gens que je connais, qui me connaissent, ils savent que ça va pas être si rapide que ça. Donc si elles s'y mettent quand même, c'est qu'elles sont pareilles, parce qu'il y a quand même des personnes qui aiment bien... »

Mme Blaque, 74 ans, ancienne employée et au foyer, mariée

Les ajustements temporels, qui se fondent sur une bonne connaissance de son environnement et de ses capacités permettent ainsi de maintenir un approvisionnement autonome en vieillissant. Ces capacités peuvent également être élargies grâce à de nouvelles ressources.

1.3. Acquérir de nouveaux outils et de nouvelles connaissances afin d'élargir les possibilités

1.3.1. Des objets matériels comme support à la mobilité

Face aux changements, notamment lorsque les capacités physiques et cognitives diminuent, s'équiper d'outils adaptés peut être une solution pour maintenir un approvisionnement autonome. Adapter son véhicule est ainsi une solution retenue par trois ménages rencontrés. Le choix d'une voiture automatique permet à Madame Bondu de prévenir des douleurs à l'épaule et aux genoux suite à plusieurs opérations chirurgicales :

« C'est lié à ça et à ma jambe aussi, aux épaules. À une époque, j'ai changé de voiture et j'ai pris une automatique, c'est beaucoup plus reposant par rapport à ça. [...] C'est pas fatigant, beaucoup moins fatigant pour les bras, on ne passe pas les vitesses et tout ça. Et le pied aussi gauche, il bouge pas. Ah oui, c'est vraiment bien. »

Mme Bondu, 72 ans, ancienne profession intermédiaire, veuve

L'automatisation du passage des vitesses lui permet de continuer à conduire et être mobile sans dépendre de son mari. Monsieur Turpin a quant à lui décidé d'arrêter de conduire à la suite d'une sortie de route qu'il a vécue au volant de son ancienne voiture. Il s'est séparé de son véhicule et cet événement a provoqué un tournant dans ses pratiques. Il s'est équipé alors d'un scooter électrique à quatre roues, dont la conduite est plus adaptée. Son scooter lui permet de continuer et de « se promener » seul, mais il ne peut plus franchir les distances qui le séparent des commerces les plus proches.

Dans ces situations, un nouvel équipement permet alors de favoriser la mobilité physique alors que celle-ci est menacée par les conséquences du vieillissement. Dans d'autres cas, s'équiper d'outils numériques permet de faciliter une mobilité virtuelle et un gain d'accessibilité numérique. En outre,

un nouvel équipement nécessite souvent un nouvel apprentissage pour pouvoir l’utiliser. De manière plus générale, se former à de nouvelles pratiques d’approvisionnement semble important.

1.3.2. *Apprendre, réapprendre à emprunter les transports, conduire une voiture et naviguer en ligne*

Face aux transformations des centres-villes et à la difficulté nouvelle de trouver une place de stationnement, de nombreuses personnes expérimentent l’usage des transports collectifs à la vieillesse afin de se donner une solution alternative pour la réalisation de certains déplacements qu’ils ne veulent ou peuvent plus faire en automobile. C’est ainsi que plusieurs personnes conduisent jusqu’à un parking relai et ensuite empruntent le tramway pour le centre-ville. La difficulté pour se garer dans le centre Limoges a ainsi poussé Madame Cuvilier à emprunter le bus :

« Ben, je n'essayais même plus de chercher quoi que ce soit. Quand vous avez plusieurs fois tournés pendant, pendant 5 ou 10 minutes, puis vous trouvez pas de place au plus, pas au plus proche du centre-ville, sans être complètement proche. Mais je ne pouvais plus trouver une place, là où j'en retrouvais avant il y a cinq ans. Du coup, je m'éloignais encore. Donc là, il fallait que je prenne un bus. Mais c'était pas, c'est pas un problème de prendre le bus hein ! »

Mme Cuvilier, 73 ans, ancienne employée, mariée

La décision de se reporter vers un mode de transport collectif pour se rendre à Dijon a été motivée par la pénibilité d’usage de l’automobile à la suite de politiques de piétonnisation. Madame Cuvilier tient cependant à souligner qu’elle a su s’adapter à un nouveau mode de transport, faisant appel à des connaissances des réseaux de bus, autres que celles que demande la conduite d’une automobile, connaissances dont l’acquisition suppose des efforts qu’elle a bien voulu consentir.

Les périodes d’immobilité temporaires peuvent devenir plus fréquentes en vieillissant (chapitre 3.1.). Après une pause imposée ou volontaire des sorties pour s’approvisionner, les personnes doivent se familiariser de nouveau à des activités qu’elles ont cessé de pratiquer pendant un temps. La situation de Madame Martinache, qui a arrêté totalement de conduire quelques années avant notre entretien, illustre cette idée. Le jour de notre rencontre, les problèmes de vue de son mari, alors unique conducteur du ménage, imposent à ce dernier de renoncer à la conduite. Madame Martinache souhaite reprendre alors le volant. Cette situation est appréhendée comme une épreuve à traverser, puisqu’il s’agit de devoir « réapprendre » à conduire. Face à la détérioration des conditions de santé de leur mari, plusieurs femmes rencontrées, qui ne conduisaient plus ou que très peu depuis des années, évoquent le besoin de se reformer, de se réhabituer à un usage dont elles ont perdu la maîtrise.

Madame Bondu de son côté redoute le moment où elle aura à remonter sur son vélo :

« J'y allais toujours à vélo. Mais depuis ma prothèse, je sais pas, j'ai eu peur de remonter dessus. Je suis pas encore remontée. Je sais pas. Si je disais que j'allais réessayer au printemps là. [...] Ffff, je réessayerai toute seule. Mais, en fait, je ne suis jamais tombée avant. Donc je

me dis, je ne sais pas pourquoi... Au départ, j'avais peur, mais je me dis, je vais voir, je vais quand même réessayé. J'ai sorti ma batterie, là faut que je la charge. »

Mme Bondu, 72 ans, ancienne profession intermédiaire, veuve

Après une période sans usage de son vélo électrique, une étape de réacclimatation semble nécessaire à Madame Bondu.

L'acquisition de nouvelles connaissances, les périodes de familiarisation, ou refamiliarisation à l'usage d'un mode de déplacement, au sein d'un commerce peuvent représenter des obstacles en vieillissant. C'est pour ne pas se retrouver dans cette situation où il faudra tout réapprendre que Monsieur Quentin continue à fréquenter de temps à autre le supermarché :

« Madame : Oh, mais j'y vais toute seule hein ! Une fois par mois, tous les deux mois tu viens avec moi.

Monsieur : J'y vais quand même, pour garder un contact avec les supermarchés. Parce que je me dis, bon, si jamais je me retrouve tout seul, il faudra bien que j'aille faire des courses. Non, mais c'est pas, c'est pas vraiment, mais en même temps, non... Et puis j'y vais pour pouvoir, pour ne pas totalement perdre le contact avec l'évolution des structures commerciales. »

Mme et M. Quentin, 74 et 73 ans, ancien·es cadre·s, marié·es

Pour Monsieur, accompagner son épouse, en charge de l'approvisionnement du ménage, faire des courses tous les deux mois a pour fonction la préservation de l'habitude des pratiques d'achat. Par deux fois il mentionne vouloir « garder un contact ». Il anticipe ainsi un futur dans lequel il serait veuf et aurait besoin de se débrouiller seul dans le magasin. Il fait également référence à « l'évolution des structures commerciales », exprimant par là sa crainte de ne pas observer des changements, s'il manquait d'assiduité, changements auxquels il ne serait plus en mesure de s'adapter par la suite.

1.4. Mobiliser l'entourage et faire appel aux aides institutionnelles

Les ajustements des pratiques individuelles permettent de prolonger l'approvisionnement. Au-delà de ces changements intrinsèques, de nombreuses aides extérieures prennent part à ces ajustements individuels dans les deux territoires d'étude. L'entourage, le voisinage, les ami·es, les membres de la famille, notamment les enfants sont parfois identifiés dans la littérature comme une ressource essentielle à la mobilité à la fois en milieu urbain (Burton-Jeangros *et al.*, 2017 ; Wiebe, 2018), périurbain (Mondou & Violier, 2010 ; Morel-Brochet & Rougé, 2017) et en milieu rural (Hanson & Hildebrand, 2011 ; Mallon, 2010 ; Simard, 2021), mais également comme n'ayant pas d'influence sur la mobilité à la vieillesse (S. Kim, 2011). Dans cette partie, nous illustrons la manière dont différentes formes de solidarités s'organisent et viennent donner un appui à celles qui peuvent en bénéficier pour s'adapter. Bien que le conjoint ou la conjointe puissent être eux aussi considérés comme une aide cruciale pour l'approvisionnement, il s'agit dans cette partie de se concentrer sur l'aide apportée par l'entourage extérieur au couple. Les formes d'entraides au sein des couples

vieillissants, analysées sous le prisme du genre, sont approfondies dans le chapitre 7. Au sein de certaines communes, une frontière floue sépare la sollicitation d’une aide informelle des aides plus institutionnalisées.

1.4.1. Solliciter les membres de la famille

Lorsque le territoire devient un obstacle à l’approvisionnement autonome, une nouvelle organisation se met en place parfois avec le concours de l’entourage. Parmi les 70 personnes rencontrées, une dizaine disent faire appel à un membre de leur famille pour se déplacer et s’approvisionner. Ce soutien aux parents âgés prend différentes formes, selon la proximité relationnelle et géographique l’entourage familial :

- une aide en amont du déplacement, tel que la réservation d’un titre de transport ;
- une aide à l’apprentissage de nouvelles pratiques ;
- un accompagnement sur la durée du déplacement ;
- un support lors de la déambulation à l’intérieur des magasins ;
- la délégation d’une partie des achats exceptionnels ou quotidiens ;
- le transport et rangement des produits achetés dans les placards et réfrigérateur.

Chez les personnes pouvant se déplacer à pied et conduire, l’aide peut être ponctuelle, limitée à la réalisation de certains types d’achats, pour se rendre dans des commerces en dehors de l’univers d’approvisionnement habituel. Pour des produits plus spécifiques, un soutien exceptionnel peut ainsi être demandé à un membre particulier de la famille. Par exemple, Madame Bonetti demande à son beau-frère, qu’elle identifie comme le spécialiste de l’électroménager :

« Si c'est de l'électroménager, mettons, ça, ça n'arrive pas tous les jours ; j'ai un de mes beaux-frères qui travaillaient dans ce domaine avant, quand il n'était pas à la retraite, j'aurais tendance à lui demander à lui. Mais voilà, c'est vraiment ponctuel. »

Mme Bonetti, 72 ans, ancienne employée, divorcée

Elle confie à ce dernier des achats relevant d’un domaine particulier, qu’elle doit effectuer de manière occasionnelle. Dans cette situation, solliciter l’aide d’une personne ne relève pas d’un déclin de capacités particulières survenu en vieillissant. Déléguer lui permet de faire appel à l’expertise de son beau-frère pour un domaine dans lequel il semble plus compétent à choisir le bon produit.

Dans d’autres contextes, solliciter une aide relève davantage d’un besoin. L’entourage familial apporte alors un soutien plus régulier, notamment lorsque certains produits nécessaires sont trop lourds pour être portés. Pour Madame Nebout, acheter des bouteilles d’eau en magasin est devenu exigeant sur le plan physique, si bien que dans ce cas « quand [elle] prend de l’eau, des packs d’eau,

c'est le gendre qui vient avec [elle] ». Dans le cas des personnes ne conduisant pas ou plus, la sollicitation de personnes extérieures au ménage s'opère à une fréquence plus soutenue. Cette situation se retrouve principalement chez les femmes veuves non motorisées, leur mari ayant été le seul possesseur du permis de conduire au sein du ménage. Les enfants, belles-filles ou gendres, prennent alors le relai dans le rôle de conducteurs, accompagnant ces femmes âgées aux points d'approvisionnement, les aidant parfois à l'intérieur des commerces. Lorsque se déplacer physiquement devient trop douloureux ou trop épuisant, une partie ou la totalité des achats peut être déléguée à un membre de la famille proche. Sur les deux terrains d'études, quinze personnes disent avoir délégué une partie de leur approvisionnement. Deux autres personnes ont délégué l'approvisionnement de l'ensemble des produits du quotidien. C'est le cas de Madame Bliot, dont le fils vit avec elle dans la maison familiale et effectue les courses pour deux.

La possibilité de déléguée l'ensemble ou une partie de l'approvisionnement tient de la structure du ménage et de la proximité des enfants. Un éloignement géographique important entre les parents et leurs enfants s'accompagne alors de nouvelles formes d'entraides (Gallou & Rochut, 2017). Nous observons, par exemple, une délégation à distance des commandes en ligne.

Toutefois, solliciter des membres de la famille n'est pas toujours possible. Sur les deux territoires d'étude, vingt personnes sur les soixante-dix n'ont aucun membre de leur famille résidant au sein de l'aire d'attraction de la ville. Ces dernières trouvent de l'aide notamment auprès de leurs ami·es et voisin·es.

1.4.2. S'appuyer sur des relations d'entraide au sein du voisinage et du cercle amical

Pour huit personnes rencontrées, l'itinéraire d'approvisionnement repose sur une organisation avec un réseau de solidarité construit au sein de l'entourage amical, souvent composé de personnes également vieillissantes et du voisinage. En effet, Lambert et ses collègues (2020) mettent en lumière un renforcement des aides aux personnes plus âgées apportées par le voisinage. Demander à une personne extérieure au ménage de tenir un rôle d'accompagnant ou de lui déléguer certains achats requiert un certain « degré d'amitié » – selon la formule Monsieur Laborie. La nature de l'aide sollicitée se trouve donc liée à la proximité amicale, mais aussi physique, entre les personnes âgées. Pour une dizaine de personnes, les voisin·es sont une source d'aide importante pour de petits achats ponctuels. C'est le cas de Madame Palud qui fait appel à ses voisin·es pour les consommables les plus lourds, dont l'achat est peu fréquent :

« Mais je vous le dis, je profite, si quelqu'un va chez Leclerc, par exemple : as-tu besoin de quelque ? Alors la lessive, parce que c'est lourd, les bouteilles d'eau, c'est lourd. Il faut pas abuser, c'est tout. »

Mme Palud, 87 ans, ancienne employée, célibataire

Par ailleurs, elle réalise tous ses achats le vendredi, accompagnée d’une amie qui vient la chercher et la raccompagne ensuite chez elle. Cette organisation régulière demande du temps et de l’énergie à son amie et c’est leur proximité amicale qui l’autorise à demander ce service. Au supermarché, elle achète tous les produits du quotidien qu’elle peut porter. De son côté, pour s’éviter un déplacement douloureux pour un ou deux produits désirés, Madame Rigaud s’adresse toujours à sa jeune voisine qui réside de l’autre côté de la cour. Cette dernière incarne ainsi la figure du « voisin privilégié » (Drulhe *et al.*, 2007).

Monsieur Blanco emmène chaque semaine Madame Blain, sa conjointe, et Mesdames Blattner et Blandy au supermarché, une sortie qu’il nomme son « convoi du mardi matin ». Parmi ces femmes, aucune n’est en possession du permis de conduire. Il explique comment cette organisation s’est mise en place :

« Monsieur : Oh ben ça s’est fait comme ça. Madame, elle a perdu son mari y’a deux ans. On a commencé une fois de l’emmener. Après, puis, l’habitude est restée quoi.

Madame : Et puis l’autre c’est pareil.

Monsieur : Et puis l’autre c’est pareil. Mais elle a un mari l’autre, mais il reste dans le véhicule et il l’attend. Pi elle aime pas. Alors du coup, elle vient avec nous. »

*M. Blanco, ancien ouvrier, divorcé, en concubinage
Mme Blain, ancienne employée et au foyer, veuve, en concubinage*

C’est la mutualisation des déplacements qui permet à Madame Blandy de profiter de la voiture de ses voisines et amies pour maintenir ses pratiques d’achat dans un supermarché qu’elle connaît bien. Cette organisation est une stratégie adoptée après le décès de son époux, détenteur de permis de conduire. Ces pratiques d’entraide orientées autour de l’accès à la voiture se retrouvent au sein de la population périurbaine, quel que soit l’âge, « pour assurer la survie de ceux qui sont exclus [du système automobile] de façon temporaire ou permanente » (Thébert, 2016, p. 75). Sur le terrain périurbain francilien, pour les personnes plus jeunes, le partage de la mobilité n’est pas systématique et ne concerne pas le motif des achats (*ibid.*). En vieillissant, ces modalités semblent être remises en cause par ces pratiques de co-organisation routinières pour s’approvisionner.

En outre, les amies sont bien souvent les premières personnes à intervenir et à apporter leur aide à la suite d’un accident ou pendant une période de rééducation. Ce fut le cas pour Madame Mesnier qui, à la suite de multiples opérations, a pu compter sur sa voisine et amie pour s’approvisionner. Les liens entre les résidentes de Saint-Bonnet ont également permis à Madame Bondu se s’approvisionner lors de sa rééducation après la pose d’une prothèse au genou. Lors de telles périodes d’immobilisation provisoires pour des raisons médicales, des aides publiques peuvent être demandées. Entamer les démarches administratives nécessaires pour en bénéficier ne « valait pas le coup » selon Madame Bondu qui a préféré compter sur ces amies de la commune pour pouvoir se

déplacer et s'approvisionner. Nos observations dessinent ainsi des réseaux d'entraides, parfois amicales, qui peuvent être sollicités. Ces situations d'aides et d'entraides prennent des formes singulières et dépendent de la nature de ces relations entre les membres de ces réseaux.

Si l'entourage proche et les réseaux d'entraide constituent une ressource primordiale dans les stratégies d'adaptation pour s'approvisionner, il convient tout de même de se questionner sur la stabilité de ces organisations. La mobilité et l'approvisionnement des un·es reposent sur la disponibilité, le bon vouloir et surtout des conditions de santé des autres. Nous pouvons ainsi nous interroger sur la pérennité de ces stratégies sur lesquelles repose l'autonomie des personnes dans la mesure où la majorité des proches accompagnant·es sont bien souvent elles et eux aussi âgé·es. De telles réflexions ont été également menées dans le cadre d'un projet de recherche sur l'accès aux soins des personnes âgées (Bonnet *et al.*, 2022) sur la durabilité des systèmes de solidarités lorsque le déplacement pour un rendez-vous médical est assuré par une personne bénévole, selon son bon vouloir.

1.4.3. *Les services « en plus » des commerçant·es pour un gain d'accessibilité*

Les commerçant·es et vendeur·ses sont également des relais sur le territoire et proposent des services qui excèdent la simple vente de produits en magasin. L'étendue de ces services supplémentaires varie d'un commerce à l'autre et se détermine en fonction de la clientèle en suivant une logique d'aménagement sur mesure. Monsieur Riblet apprécie ainsi l'accueil dans l'épicerie de Saint-Yrieix où il se rend mensuellement. La propriétaire du lieu l'accompagne à l'intérieur de la boutique et porte même son panier jusqu'à son véhicule garé sur le parking. À Blaisy-Bas, l'épicerie *des filles* fut, avant sa fermeture, le point d'approvisionnement principal de cinq personnes rencontrées sur la commune. Madame Blanquefort, qui n'est pas véhiculée, passait des commandes aux filles pour l'ensemble de ce qu'elle voulait acheter, que cela soit disponible « Chez les filles » ou non : « il y avait de tout à Blaisy et s'il n'y avait pas, elles nous le procuraient ». Lorsque le panier était trop lourd à porter sur les 500 mètres qui séparent l'épicerie de son domicile, elle faisait ses achats en magasin et « les filles » le lui apportaient. Pendant le confinement, « les filles » lui livraient l'ensemble de ses commandes afin qu'elle n'ait pas à se déplacer. Elle appréciait ce qu'elle considérait comme un « service complet ».

Les marchand·es ambulante·s peuvent également aider les personnes âgées à compléter leurs achats, et ce, au-delà de l'offre habituellement vendue dans le camion. Certain·es dépannent de façon sur mesure, en se procurant des produits chez d'autres commerçant·es sur le chemin de leur tournée. Monsieur Rivière, résident de Rilhac profite ainsi du passage de vendeuses :

« Mais on peut leur demander par exemple des paquets de pâtes, des choses comme ça, elles dépannent. Elles passent chez l’épicier avant de venir, puis elles apportent. »

M. Rivière, 91 ans, ancien agriculteur, veuf

La stratégie adoptée ici par Monsieur Rivière est de passer commande auprès des marchandes de fruits et légumes pour leur commander d’autres produits qu’elles lui apporteront à leur prochain passage. Cette organisation repose sur la bonne volonté et le sens de la solidarité de ces marchandes. De son côté, Madame Rigaud se fournit en pain et pâtisseries auprès d’une boulangère ambulante. Pour ne pas avoir à sortir de chez elle le matin lorsque sa cheville est douloureuse, elle laisse un sac accroché sur son mur à l’extérieur. La boulangère se déplace alors jusqu’à sa porte et dépose la commande habituelle dans le sac.

Ces résultats font largement échos aux observations de Massal (2019) et ses collègues qui apparentent ces services « en plus » que proposent les marchand·es ambulante·es à une « activité de service à la personne informel, ou plutôt ‘non officiel’ » (p. 10), tel que changer une ampoule ou conduire les client·es âgé·es à un rendez-vous.

1.4.4. Recours aux aides institutionnelles : des aides plus ou moins formelles

La municipalité, en tant que premier interlocuteur administratif sur les territoires, semble être parfois un soutien aux résident·es vieillissant·es pour s’approvisionner. Ce fut particulièrement le cas lors des différentes périodes de confinements et de restrictions liées à la crise sanitaire des années 2020 et 2021. L’ensemble des personnes qui l’ont souhaité ont ainsi bénéficié de l’aide des élus et agents municipaux pour leurs courses durant les confinements successifs. Au Palais-sur-Vienne, les commandes et livraisons de courses se sont organisées de manière institutionnelle, pour toutes les personnes âgées de plus de 80 ans. Madame Surgeon se souvient de cette période et notamment du rôle endossé par la mairie :

« Madame : Mais la mairie aussi elle a fait, pendant le confinement, elle a aidé des personnes âgées. Elle a téléphoné pour des personnes âgées pour faire les courses et moi, je m'en suis servi aussi. Parce que mon amie, au premier confinement, ne pouvait pas. Et voilà, ça s'est très, très bien passé d'ailleurs. La mairie a été épatante pour ça.

Enquêtrice : Comment ça s'est passé ?

Madame : La mairie m'a téléphoné. Vous avez plus de ça plus de 80 ans ? Oui, si vous avez besoin d'aide, c'était tous les jeudis, tous les jeudis, y'a des employés municipaux. En principe, c'étaient des femmes et bien on prenait les commandes, ils nous prenaient les commandes et ils nous les ramenaient le lendemain. »

Mme Palud, 87 ans, ancienne employée, célibataire

De son côté, Madame Marquet, résidente de Saint-Martin-le-Vieux a pris les devants et contacté elle-même la municipalité :

« Ah oui, mais j'avais téléphoné, moi, à la mairie pour qu'on vienne me les faire mes courses et ils étaient venus. Ah non, question de ça. Madame M., c'est une madame le maire, très, très sympathique et très agréable. »

Mme Marquet, 83 ans, ancienne agricultrice et au foyer, veuve

Si Madame Marquet est passée par la mairie, c'est que sur cette commune de 900 habitant·es, *Madame la Maire* est connue et appréciée des enquêté·es. L'interconnaissance a facilité les sollicitations spontanées et la mise en place des livraisons.

Sur d'autres communes, cette organisation s'est mise en place de manière plus informelle encore, comme à Rilhac-Lastours où Jean-Claude³⁶, le Maire de la commune, a livré lui-même les courses de Madame et Monsieur Rivet :

« C'était Jean-Claude, le maire qui nous l'apportait, parce qu'on le connaît depuis longtemps le maire. Quand on est arrivé, il était tout gamin, il avait 14 ans je crois. Et maintenant il est maire... »

Mme Rivet, 80 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

Leur proximité avec le Maire leur a permis de bénéficier d'une aide qu'ils considèrent non pas comme un service public géré par la municipalité, mais comme un service rendu par un ami, bien qu'il ait été proposé à l'ensemble des résident·es âgé·es de la commune. Cette situation semble plus fréquente au sein des communes peu denses de l'enquête au sein desquelles le niveau d'interconnaissances entre les élus et la population est plus grand. La recherche de Vignon (2016) sur les campagnes municipales caractérise ces liens de « proximité villageoise », qui se trouvent renforcés en milieu rural. Les personnes rencontrées résidentes des banlieues proches et pôles urbains ne font pas mention d'une telle proximité, si ce n'est familiarité, avec les membres de la municipalité, à l'exception de Madame Apolinar, résidente de Saint-Apollinaire ayant participé à une campagne d'élections municipales et Monsieur Quentin qui fut élu à la commune de Quetigny.

Des aides plus formelles sont parfois sollicitées, il peut s'agir d'une demande d'accompagnement pour se rendre dans les magasins ou d'une livraison d'un repas. Dans les deux cas, cette aide peut être fournie par l'ADMR locale. Trois personnes rencontrées déclarent bénéficier de telles aides. Monsieur Turpin reçoit chaque jour son repas du midi. Mesdames Marquet et Bliot bénéficient d'une aide de l'APA pour réaliser ses activités domestiques. Seule Madame Marquet sollicite cette aide à domicile pour se rendre dans le supermarché le plus proche. En temps normal, elle se rend avec une voisine dans les commerces du bourg voisin. Toutefois, à deux reprises, elle a demandé à son aide-ménagère de l'emmener faire des achats :

³⁶ Le prénom a été changé.

« Oui, mais je le lui dis. Je lui dis quand j’ai trop besoin, je lui dis. Je dis : on va faire les courses. Mais, elle le marque sur un cahier, c’est contrôlé, hein. C’est contrôlé ! Et puis elle marque qu’elle m’a amené faire les courses. Oui oui. »

Mme Marquet, 83 ans, ancienne agricultrice et au foyer, veuve

La formulation d’une telle demande à son aide à domicile semble générer chez elle une forme de gêne ou d’anxiété. Cette inquiétude provient du fait qu’elle ne sait pas qui a accès à ce qui est marqué sur « le cahier »³⁷ qu’elle ne peut définir.

Le fait de se faire accompagner ou de déléguer une partie de l’approvisionnement peut avoir une influence sur les lieux d’achats ou les modes employés pour s’approvisionner. Il s’opère alors des recompositions spatiales des univers d’approvisionnement.

2. Recompositions spatiales des pratiques : recentrage des univers d’approvisionnement sur les centralités secondaires et sur le domicile

Les évolutions liées au territoire et au vieillissement conduisent à une évolution de l’accessibilité aux commerces. Les pratiques d’approvisionnement s’adaptent en conséquence de ces changements. Lorsque l’accès à certaines centralités urbaines se complique, ces dernières sont contournées et les déplacements se reportent vers d’autres destinations pour s’approvisionner. De même, les univers d’approvisionnement peuvent évoluer pour intégrer de nouvelles offres apparues sur le territoire. Dans cette partie, nous décrivons les stratégies employées par les personnes rencontrées qui consistent en une recomposition spatiale des pratiques d’approvisionnement.

2.1. Atténuation de la place accordée à Dijon et Limoges

2.1.1. *Se détourner de la grande ville pour privilégier sa périphérie ou les centralités secondaires*

Les rapports entretenus avec Limoges ou Dijon lors de la vie active sont très différenciés entre les personnes rencontrées et sont notamment influencés par le lieu du travail. Si leurs attitudes et fréquentation de la ville variaient entre rejet et valorisation de la centralité urbaine (Dodier, 2007), la grande majorité des personnes rencontrées avaient l’habitude de se rendre dans le centre de l’agglomération dijonnaise ou limougeaude pour effectuer leurs achats. Avec l’avancée en âge, l’accès à ces lieux devient de plus en plus ardu et plusieurs facteurs liés à la mobilité sont en cause (chapitre 3.2.) :

³⁷ Les aides à domicile qui interviennent chez Madame Marquet rapportent les activités effectuées sur un cahier.

- Pour rejoindre la ville : la densification du trafic routier, les changements de sens de circulation, la dématérialisation de l'achat des billets de train ;
- Pour se rendre au centre-ville : la diminution du nombre de voies dédiées à l'automobile, les difficultés à trouver où se garer, les difficultés à payer aux bornes de stationnement ;
- Pour être mobile au sein de la ville : valider un titre de transport magnétique, parcourir des distances à pied importantes, contourner les obstacles sur la chaussée.

Face aux difficultés énoncées, de nombreuses personnes rencontrées renoncent à ces centralités principales. Lors de l'entretien, plus des trois quarts des personnes déclarent ne plus se rendre du tout (ou exceptionnellement) dans le centre de l'agglomération. Madame Richoux raconte ce changement de comportement « puisqu'à Limoges, on y va de moins en moins quand même ». Bien après son départ à la retraite, Monsieur Arcelin a continué de se rendre à Dijon, où se trouvait son emploi. Ce n'est que plus tard qu'il a réduit ses déplacements à destination du centre :

« J'allais, mais de moins en moins, mais ça, ça vient avec l'âge, hein. Avant, bon, c'est vrai que j'étais toujours, tous les jours, ou tous les deux jours j'étais à Dijon. En début de ma retraite, je bougeais beaucoup, là moins hein ! »

M. Arcelin, 70 ans, ancien cadre, marié

Aujourd'hui, il considère Arc-sur-Tille « bien achalandée » et privilégie sa commune de résidence pour s'approvisionner. Monsieur Arcelin ne ressent plus le besoin de se rendre au centre de Dijon pour le moindre achat ; seuls des « trucs très spéciaux » justifient, à ses yeux, un déplacement jusqu'à Dijon.

Pour d'autres, le centre-ville a disparu, temporairement ou définitivement des univers d'approvisionnement. Vingt-six personnes parmi les soixante-dix rencontrées ne se sont (quasiment) pas rendues à Limoges ou Dijon au cours de l'année. C'est le cas de Madame et Monsieur Nebout :

« Madame : c'est-à-dire que dans Limoges maintenant, il n'a pas les réflexes.

Monsieur : Et puis c'est difficile de se garer et tout ! Alors j'y vais plus ! »

Mme et M. Nebout, 87 et 88 ans, ancien-nes ouvri-ères, marié-es

Les évolutions conjointes de la ville et des capacités cognitives de Monsieur Nebout ont exclu le centre de Limoges des lieux que le couple considérait comme accessible. Il fait peu de doute que le contexte particulier de la période de pandémie a renforcé l'évitement des centralités urbaines par les personnes rencontrées. Il est toutefois important de souligner que la majorité des personnes disent éviter la ville-centre bien avant la pandémie. De fait, les raisons attribuées à ce changement concernent davantage l'aménagement de la ville et les conditions d'accès que la crainte d'être contaminé·e, même si une telle crainte est tout de même évoquée.

Le renoncement à la ville centre se produit de manière progressive. Il ne s’agit pas d’une rupture de pratiques à la suite d’un évènement du cycle de vie, notamment la retraite. Néanmoins, la fin de l’obligation de se rendre dans la ville centre pour le travail conduit à une perte d’apprentissage de cet espace. Les évolutions de pratiques de mobilité traduisent également un changement progressif dans les modes d’habiter, qui renvoie à l’ensemble « des dispositions et des pratiques qui régissent les rapports à l’espace, la façon d’être mobile ou les identités spatiales afférentes » (Cailly & Dodier, 2007, p. 68). Aguilera et ses collègues (2016) distinguent ces modes d’habiter périurbains selon trois thématiques :

- La territorialisation des habitant·es, ou l’inscription spatiale des pratiques sur le territoire ;
- La façon dont ils s’y investissent, et ;
- Les liens dans et avec le territoire.

En analysant les modes d’habiter de différents profils au sein des ménages ruraux d’Indre-et-Loire, Huyghe (2016), révèle trois types de rapport à la ville : affectif, utilitaire et commercial, et mise à l’écart. Si certaines personnes âgées rencontrées font le récit d’un rapport affectif au centre-ville de Limoges ou Dijon, les discours positifs prononcés ne sont pas toujours accompagnés de pratiques effectives de ces espaces, notamment les pratiques d’approvisionnement. La majorité des personnes rencontrées adoptent ainsi une diminution progressive de la fréquentation de la ville pour y faire des achats. L’évolution des pratiques d’approvisionnement traduit ainsi des mutations dans les modes d’habiter de certaines personnes vieillissantes qui se désinvestissent du centre-ville au profit de nouveaux territoires.

Certaines personnes qui déclarent continuer à se rendre au sein du pôle de Dijon ou Limoges précisent avoir reporté la destination de leurs déplacements du centre-ville vers sa périphérie. En effet, les zones commerciales à l’extérieur des centres-villes ne présentent pas les mêmes difficultés d’accès. Proposant une offre commerciale équivalente au centre-ville en matière d’enseignes ou de diversité d’offre, elles deviennent des centralités d’achats importantes. Ces zones commerciales, qui conjoignent les grandes surfaces et leurs galeries marchandes, peuvent devenir des lieux d’approvisionnement privilégiés pour les personnes conductrices motorisées. Elles offrent de grands espaces de stationnement, une offre concentrée dans un lieu disposant de plusieurs points d’entrée, souvent accessibles sans escaliers ou par des escalators. Pour ces raisons, elles sont particulièrement appréciées par une population plus large que celle des plus âgées. La littérature couvrant l’évolution des pratiques d’achat au cours des dernières décennies du 20^e siècle souligne en effet ce basculement de polarités des centres vers les polarités périphériques (Dodier, 2007).

Pour de nombreuses personnes rencontrées, s'approvisionner dans les grandes surfaces n'est pas un fait nouveau : ces structures commerciales sont fréquentées depuis qu'elles existent sur le territoire. En revanche, pour une dizaine d'autres personnes dans l'échantillon, ce redéploiement vers les zones commerciales périphériques se présente comme une stratégie adoptée sur le tard, dans le but de faire face aux transformations conjointes du territoire et des capacités de mobilité personnelles. Pour les personnes qui rencontrent des difficultés à marcher, pouvoir se garer à proximité immédiate de l'entrée du commerce est essentiel. Un accès en voiture facilité et de larges parkings sont ainsi des conditions appréciées de Madame Pagel, qui souffre d'un lourd handicap à la jambe et marche avec peine :

« Et puis Family village aussi. C'est pour ça qu'on ne va jamais en ville à Limoges, parce qu'on y trouve plus rien. Et puis, on ne peut pas se garer ! »

Mme Pagel, 71 ans, ancienne ouvrière, mariée

Résidant au Palais-sur-Vienne, à égale distance du centre-ville de Limoges et de la zone commerciale *Family Village*, Madame Pagel, accompagnée de son mari, préfère cette seconde destination. D'ailleurs, elle indique qu'elle ne se rend plus dans le centre-ville pour s'approvisionner. Parallèlement à ce que soulignent les entretiens, des recherches sur la grande distribution soulignent la perte de vitesse et de chiffre d'affaires des hypermarchés (Moati, 2016). Cette crise des grandes surfaces est expliquée par une évolution des attentes des consommateur·rices qui « veulent davantage de service et de conseil, et sont soucieux de santé et d'écologie, tout en continuant à faire du prix un critère prioritaire. » (Daumas, 2020a, p. 283). Nous pouvons ainsi nous interroger sur l'influence de ces consommateur·rices âgées pouvant favoriser le maintien de certains centres commerciaux proposant un espace couvert, facilement accessibles pour les personnes motorisées où il est possible de tout trouver dans un seul lieu.

Dans d'autres cas, les déplacements qui étaient jusqu'alors à destination de la grande ville, qu'il s'agisse de son centre ou de sa banlieue, sont progressivement remplacés par ceux en direction de plus petites centralités urbaines. Ces lieux présentent des avantages comparatifs en ce qui concerne la facilité d'accès et de fréquentation : la circulation est plus fluide, il est aisé de trouver une place de stationnement à proximité des commerces et les distances à parcourir à pied entre les différents magasins sont plus faibles. Les villes de plus petite taille sont également moins denses, en termes d'offre commerciale, de fréquentation, de règles de circulations, de normes de comportement dans l'espace public. Elles deviennent ainsi plus confortables, à la fois physiquement et cognitivement chez les personnes pour qui analyser cette densité et diversité d'informations devient difficile. La ville de Saint-Yrieix, par exemple, à 40 km au sud de Limoges, est une polarité importante des territoires d'approvisionnement des habitant·es âgés de Rilhac-Lastours, Nexon et Bussière-

Galant. Monsieur et Madame Rivet, qui résident à égale distance de Limoges et Saint-Yrieix, privilégient aujourd’hui la petite ville :

« Et on va davantage sur Saint-Yrieix, c’est tellement plus facile. Au point de vue de la distance, c’est à peu près, un peu plus, un peu moins loin de Saint-Yrieix. On peut se garer sans problème. Bon les magasins euh, on trouve aussi tout ce que l’on veut là-bas. »

Mme Rivet, 80 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

En contraste d’une description négative de l’ambiance de la grande ville, nous retrouvons des propos évoquant une ambiance plus chaleureuse au sein des petites villes. Le témoignage de Madame Rivet souligne également que cette dernière s’accommode de l’offre proposée dans cette plus petite centralité où elle trouve désormais tout ce dont elle a besoin. Saint-Yrieix, en tant que petite ville est associée à une image de « ville à taille humaine » (Chaze, 2009) où « il fait bon vivre » (Mainet, 2011) et où les commerçant·es sont agréables et chaleureux·ses. Une ville qui, selon la formule de Monsieur Rivière, a su « conserver ce style de petite ville ». Monsieur et Madame Neuville ajoutent également :

« Oui, la majorité de nos courses, tout confondu, et on parle la santé et compagnie, on le fait à St-Yrieix. Ça a vraiment basculé il y a 4, 5 ans, il n’y a pas que le confinement. »

M. Neuville, 78 ans, ancien agriculteur, marié

Le terme « basculé » souligne le caractère relativement récent (« 4, 5 ans »)³⁸ et rapide du glissement d’une centralité à une autre. Lorsque qu’il devient difficile de surmonter des changements introduits par des projets de renouvellement urbains ou par l’apparition de troubles physiques, les déplacements vers Limoges ont été abandonnés en vieillissant et ont été remplacés par d’autres. L’ensemble de leurs activités à Limoges, incluant les achats, ont désormais pour cadre Saint-Yrieix. Des réorganisations comparables sont observées en Côte d’Or, ce qui suggère que ce désinvestissement des plus âgés n’est pas une particularité de la ville de Limoges, mais semble concerner d’autres grandes agglomérations.

2.1.2. *Les bourgs, des lieux désormais incontournables*

La préférence affichée par les personnes plus âgées pour les plus petites centralités se poursuit dans la hiérarchie urbaine avec une forte valorisation des petites centralités locales (de taille inférieure aux petites villes), notamment les bourgs ruraux ou périurbains. Les communes de Nexon, Aixe-sur-Vienne en Haute-Vienne ou Sombernon et Genlis en Côte d’Or accueillent ainsi un supermarché et des commerces spécialisés : boulangerie, fleuristes, salons de coiffure. Pour les habitant·es des communes alentour, ces bourgs constituent le lieu d’approvisionnement principal,

³⁸ Cela correspond aux années 2016 – 2017.

voire l'unique lieu d'approvisionnement pour les personnes les moins mobiles. Les résident·es de Curtil, à l'instar de Madame Cuvilier, identifient la commune de Saint-Seine-l'Abbaye, mais surtout d'Is-sur-Tille comme de petites centralités préférées à la grande ville :

« Oh maintenant, je vais vous dire Is-sur-Tille, mais avant, j'aimais autant aller à Dijon qu'à Is-sur-Tille quoi. »

Mme Cuvilier, 73 ans, ancienne employée, mariée

Le couple exprime alors les raisons de ce changement :

« Enquêtrice : Vous préférez maintenant que les villes soient plus petites ?

Madame : Oui. Les petits bourgs, les petits bourgs aux grosses villes !

Enquêtrice : Pourquoi ?

Madame : Ben j'en sais rien ! c'est une question de déplacements, déplacements, la question du stationnement, question euh...

Monsieur : Ben question âge aussi !

Madame : Non, mais question âge, évidemment ! l'âge, l'âge. »

Mme et M. Cuvilier, 73 et 77 ans, ancien·nes employé·es, marié·es

En vieillissant (« l'âge, l'âge »), Madame et Monsieur Cuvilier trouvent davantage de confort à faire leurs achats dans une petite centralité locale. Les personnes rencontrées insistent sur le fait que l'offre proposée suffit pour se procurer tout ce dont elles ont besoin, comme l'exprime également Madame Blandy, résidente de Blaisy-Bas : « Ah, mais à Somberton, y'a tout hein ! ». En Haute-Vienne, Madame Marquet résidente de Saint-Martin « trouve à Aixe, [elle] tout ce qu' [elle] a besoin. ». Madame Richoux, résidente de Rilhac déclare tout acheter dans le bourg de Nexon : « Oh oui à Nexon c'est bien, on fait bien toutes nos courses là ! ». L'offre disponible dans les bourgs est qualifiée de suffisante par les personnes âgées, qui avaient pourtant l'habitude, plus jeunes, de se rendre dans des centralités urbaines plus importantes. Ce glissement de préférences illustre sans doute un changement de mode de vie en vieillissement, moins axé sur la consommation. Les pratiques de mobilité pour s'approvisionner s'apparentent ainsi à une traduction spatiale des changements d'envies et de besoin de consommation (chapitre 3.1.), pouvant diminuer avec l'âge. Ces observations semblent concorder avec celles réalisées par les chercheurs sur le terrain du périurbain francilien, toulousain et aix-marseillais. Dans ces territoires, on constate également que les personnes âgées prennent progressivement de la distance vis-à-vis des centres de grandes villes, leur préférant les grandes surfaces en périphérie et les commerces de plus petites centralités urbaines (M. Berger *et al.*, 2010 ; Morel-Brochet & Rougé, 2017).

2.2. Des choix de formes d'approvisionnement dans un espace moins étendu

La taille des commerces, la gamme de produits proposés, le prix, la qualité des produits et les services proposés peuvent être plus ou moins en phase avec les besoins, les envies ou les attentes

des personnes rencontrées. Toutefois, on observe que c’est le caractère accessible ou non de l’offre commerciale, déterminé selon les capacités intrinsèques et extrinsèques à se déplacer, qui conditionne largement le choix des points d’approvisionnement.

2.2.1. *Des commerces de proximité souvent réduits à « de la dépanne »*

Les commerces de proximité des communes peu denses ou des centres-bourgs sont des formes commerciales propices à des relations avec les commerçant·es. Ce sont dans ces commerces que les liens avec la clientèle semblent les plus forts et, par conséquent, que les personnes rencontrées bénéficient de services « en plus », mis en avant dans la partie 1.1. L’attention que les commerçant·es portent à leur clientèle et leur aide pour peser les produits, porter les provisions, acheminer les sacs jusqu’à la voiture, etc., rendent leurs commerces accessibles aux personnes âgées. Sans ces petits services, aides, attentions, certaines personnes âgées ne pourraient faire leurs courses³⁹.

Cependant, ces services supplémentaires et la proximité de petites structures commerciales disposant d’une faible zone de chalandise ont un coût qui se répercute sur les tarifs pratiqués. Pour plusieurs ménages rencontrés, les contraintes financières imposent de se rendre plus loin, dans de grandes et moyennes surfaces où les services sont plus standardisés mais où les prix sont plus abordables.

2.2.2. *Les supermarchés, éléments clés des solutions localistes*

Les supermarchés des bourgs représentent une forme commerciale particulièrement appréciée des personnes rencontrées. Ces dernières disent y trouver un éventail de produits plus large et des prix plus bas que les épiceries et commerces spécialisés des communes rurales. Pour les personnes souhaitant diminuer leur mobilité, les supermarchés permettent d’optimiser les déplacements : se rendre dans un unique point d’approvisionnement où il est possible de se procurer l’essentiel des produits souhaités. De plus, aux yeux des personnes rencontrées, ces moyennes surfaces sont à l’abri de « la cohue » et « du monde » associés aux grandes surfaces. Une déambulation facilitée par le support caddie et un accès confortable en voiture en font un lieu adapté pour une partie des personnes rencontrées. Le maillage de ces moyennes surfaces sur les territoires peu denses, notamment au sein des bourgs ruraux et périurbains, ajoutés aux avantages précédents, en font alors une forme commerciale privilégiée. C’est ainsi que Madame Archer se détourne

³⁹ Point également relevé par Labbé, dans un contexte urbain, qui identifie les commerçant·es comme des garants de l’accessibilité de leur commerce, en sortant à la rencontre de leur clientèle âgée pour les aider à franchir le seuil de l’entrée (2023, Journée d’étude Villes et Vieillessement, 19 mai, Sherbrooke).

progressivement de l'hypermarché de Quetigny en périphérie de Dijon, qu'elle trouve désormais « plus impersonnel », au profit du supermarché d'Arc-sur-Tille. Pour compléter ses achats à l'Amap et au marché, elle s'y rend de plus en plus souvent, alors qu'elle ne le fréquentait pas il y a quelques années. Ce report des déplacements à destination d'une grande surface lointaine vers la moyenne surface de sa commune lui permet également de limiter les distances à parcourir en voiture.

Concomitamment au report de fréquentation des hypermarchés en périphérie des villes vers les supermarchés des bourgs, nous observons un transfert des commerces de proximité traditionnels des communes peu denses, en déclin, vers ces mêmes supermarchés. Chez certaines personnes, les achats autrefois effectués au sein des magasins spécialisés de la commune de résidence sont désormais tous réalisés au sein d'un supermarché. Ainsi, pour neuf personnes rencontrées se déplaçant peu, le supermarché le plus proche représente le lieu le plus fréquenté en dehors du domicile. Ces commerces représentent alors des repères spatiaux pour les personnes plus âgées et des éléments clés de leur territorialisation. Bien que souffrant de fortes douleurs à la cheville lorsqu'elle marche, Madame Rigaud, continue de se rendre une fois par mois au super U de Nexon, son « repère », parce qu'elle apprécie cette activité qui constitue une de ses principales sorties.

2.2.3. Opérer depuis son domicile, une option pertinente pour les personnes qui souhaitent limiter leurs déplacements ou rencontrent des difficultés à se déplacer

Chez les personnes ayant les plus grandes difficultés à se déplacer, l'une des solutions consiste à s'approvisionner directement au domicile. Tout d'abord, concernant l'alimentation, nous avons déjà relevé une plus grande production personnelle de fruits et légumes à domicile chez les personnes des communes rurales polarisées. Entretenir un jardin potager, récolter les fruits du verger, préparer des plats et des conserves à partir de sa propre culture constituent dans certains cas de véritables alternatives à l'achat en magasin, avec en prime l'économie de déplacements devenus contraignants. Cette forme d'autosuffisance sur certains produits n'est toutefois pas la seule manière de s'approvisionner directement à domicile.

Au sein des communes desservies par une ou des tournées des marchand·es ambulante·s, ce mode d'approvisionnement est particulièrement apprécié. Dix-sept personnes parmi les soixante-dix rencontrées effectuent régulièrement leurs achats auprès de boucher·ères, boulanger·ères, fromager·ères qui marquent l'arrêt dans leur commune ou devant leur domicile. À la suite du décès de sa femme trois ans auparavant, Monsieur Rivière, résident d'une commune rurale polarisée, se fournit en fruits, légumes, pain et fromages auprès de trois à quatre marchand·es de passage au cours de la semaine :

« Et ensuite, j’ai aussi le boulanger qui passe 3 fois, il passe. Bon j’ai... y’a deux boulangers qui passe. J’en ai un qui passe le lundi, le jeudi et le samedi. Et un autre le mardi, pas le même. Donc ça fait quand même du pain frais. J’en prends chaque fois 2 baguettes. J’en ai de trop, des fois je fais la soupe de mon chien, une fois la soupe, une fois les croquettes, je varie. Et parfois, euh, la boulangère a des tartelettes aux fraises, ou à la crème, et je prends parfois le samedi, pour mon midi, le dessert, et un pour le dimanche, je le laisse au frigo. Alors ça, ça fait quand même un supplément de dépenses. Mais comme je la paie au mois, ben... ça va chercher toujours aux alentours de 70,80 euros aussi. Alors tout ça s’ajoute à l’addition. Et plus, mon marchand de fromages, les fruits, que je ne laisse pas passer sans lui prendre. »

M. Rivière, 91 ans, ancien agriculteur, veuf

Pendant leurs années de vie commune, la femme de Monsieur Rivière était en charge des courses. Après son décès, Monsieur Rivière a dû adopter de nouvelles pratiques et se charger de cette tâche. Aujourd’hui, il souhaite diminuer ses déplacements en tant que conducteur et se rend une fois par mois maximum au supermarché d’une petite ville à 20 km de chez lui. Grâce aux tournées des marchand·es ambulante·es il se procure plus régulièrement des produits frais.

Face à un éloignement de l’offre commerciale ou à des difficultés de mobilité, la livraison au domicile est également une solution mise en œuvre, ou *a minima*, envisagée. Les produits achetés sont alors livrés directement au logement de la personne, après avoir été commandés selon différentes méthodes : commandes en ligne, bons de commande postaux, commandes par téléphone, abonnements réguliers, commandes de surgelés ou directement aux marchand·es ambulante·es. Certaines personnes ont recours aux commandes à distance depuis de nombreuses années, notamment la livraison de produits surgelés. En revanche, elles sont plus nombreuses à adopter cette modalité de livraison à la suite d’une perte d’accessibilité aux commerces physiques, en conséquence des transformations conjointes de leurs capacités corporelles et de leur territoire. Après la fermeture de l’épicerie de Blaisy-Bas « Chez les filles », quatre personnes se sont abonnées à des journaux ou programmes télévisés, de façon à recevoir certains produits directement chez elles, pour pallier la disparition de cette offre de proximité. Madame Blaque en parle ainsi :

« Puis les programmes télé, bon je me suis abonnée aux programmes télé, voilà... Qu’avant, j’allais le chercher au petit magasin qu’on a toujours eu depuis. »

Mme Blaque, 74 ans, ancienne employée et au foyer, mariée

Madame Blaque regrette ce changement, car elle appréciait se rendre quotidiennement dans ce qui était alors la seule épicerie de la commune. Ne pouvant plus se procurer le journal du jour en allant le chercher elle-même dans un lieu accessible à pied, elle s’est abonnée.

De la même manière, depuis qu’il ne conduit plus, Monsieur Turpin fait livrer ses repas à domicile par le biais de l’ADMR. Il est le seul, parmi les personnes rencontrées, à bénéficier de cette aide. Pour Monsieur Turpin, les repas livrés quotidiennement, ce qu’il mange chaque jour, sont imposés

par le service d'aide à domicile. Il n'a plus son mot à dire s'agissant du choix du menu, de la quantité, de la cuisson de la viande. Or, il a su mettre au point des stratégies pour rester maîtres d'une partie de leur approvisionnement. En effet, Monsieur Turpin commande régulièrement par la poste des produits alimentaires spécifiques à son goût : « Je commande et puis c'est le facteur qui m'amène le colis. ». Il agrmente ainsi ses repas quotidiens qu'il compare à « du sable, c'est pas bon » par de la charcuterie qu'il prend le temps de sélectionner, selon ses envies.

L'usage du e-commerce est également une pratique d'achats observée chez vingt-sept personnes rencontrées. Seule une petite minorité, soit dix personnes, a expérimenté les commandes en ligne pour les produits alimentaires. Elles sont en revanche plus nombreuses à acheter des objets non comestibles sur internet : des livres, des vêtements, de l'électroménager ou des meubles encombrants. Bien que ces pratiques soient communes à l'ensemble de la population, indépendamment de l'âge, plusieurs personnes rencontrées évoquent leur conversion à ce mode de consommation comme inhérente à leur vieillissement. Lorsque ces pratiques sont retenues à la vieillesse, elles correspondent à une stratégie d'adaptation pour contourner des difficultés spécifiques à l'avancée en âge, telles que l'impossibilité à faire des déplacements longs vers des commerces spécialisés, porter des objets lourds, ou marcher longuement dans les magasins à la recherche des produits.

Monsieur et Madame Rembaud avaient l'habitude de se rendre régulièrement à Dijon et dans sa banlieue. Lorsque de tels déplacements sont devenus trop exigeants, ils ont été remplacés par la solution des achats en ligne.

« Parce que c'est bien plus facile comme on est loin, enfin loin... Oui, mais quand même. On va sur Dijon ou Quetigny quand on doit acheter des choses comme ça. Donc bon ça l'embête d'aller jusque là-bas. Et puis voilà. Il se casse moins la tête. Il commande et reçoit à la maison. Donc, c'est bien. Pour lui. Jusqu'à maintenant, on n'a jamais eu de souci, mais... »

Mme Rembaud, 67 ans, ancienne artisanne, mariée

Cet exemple illustre les avantages que les personnes âgées peu mobiles tirent du e-commerce. Or, la stratégie d'approvisionnement en ligne implique une certaine aisance à naviguer sur internet et une confiance dans les paiements à distance. Un sentiment qui n'est pas partagé par l'ensemble des personnes rencontrées. Cet élément fera l'objet d'une analyse plus détaillée dans le chapitre 5, dans lequel nous précisons les conséquences liées à la numérisation et à la dématérialisation sur les pratiques d'achat.

2.3. Un resserrement qui se fait parfois sous contrainte

2.3.1. *Renoncer à des lieux d’achats et/ou à des produits devenus inaccessibles*

Lorsque les évolutions du territoire deviennent incompatibles avec les capacités des personnes âgées et que les possibilités d’ajustement ou de contournement sont limitées, l’univers d’approvisionnement se retreint. Les commerces habituellement pratiqués cessent d’être fréquentés car il n’est plus possible de s’y rendre. Les produits précis appréciés sont remplacés à contrecœur par des alternatives, voire ne sont plus consommés. Le fait d’éviter les grandes centralités urbaines s’accompagne logiquement de l’arrêt de la fréquentation des commerces, pourtant appréciés des centres-villes. À l’époque où elle se rendait encore à Dijon, Madame Cuvillier s’y procurait ses vêtements. Depuis quelques années, elle s’était mise à faire quelques achats auprès d’un marchand de prêt-à-porter ambulant, qui passait une fois par an dans sa commune de résidence. Cette option disparaît après le premier confinement avec l’interruption définitive de la tournée. Privée de cette possibilité, ne souhaitant pas commander des habits à distance sans les avoir essayés, et ne se rendant désormais plus à Dijon, Madame Cuvillier a cessé d’acheter de nouveaux habits.

Nous avons observé que les moyennes surfaces, notamment les supermarchés de proximité, étaient des lieux privilégiés des achats de certaines personnes âgées. Dans certains cas, le report de l’ensemble des achats vers le supermarché est la conséquence des fermetures des commerces alimentaires spécialisés pour lesquels elles avaient une préférence : boucherie, boulangerie-pâtisserie, poissonnerie. Plusieurs personnes rencontrées disent déplorer cette situation qui les oblige à acheter la viande, pain ou poisson, frais ou surgelés en supermarché où la qualité des produits est moindre par rapport aux commerces spécialisés. Monsieur et Madame Nebout, sont contraints d’acheter leur viande au Super U après la fermeture de la boucherie du centre-bourg, malgré une qualité moindre.

Dans le cas de Madame Palange son régime alimentaire et ses allergies l’amènent à privilégier les produits alimentaires sans lactose. Elle les trouvait, jusqu’à récemment dans un magasin spécialisé proche de son domicile, mais celui-ci a fermé :

« Ou alors je vais des fois, j’allais des fois en zone nord à panier bio et on trouvait des choses pour ce genre de ... alors y’a bien maintenant, mais il a fermé le panier bio en zone nord maintenant il faut aller vers Géant là-bas alors il faut aller là-bas c’est pareil, un peu la flemme. Alors y’a Bio Coop, c’est des produits bios, mais on ne trouve pas pour le sans lait tout ça on trouve très peu de chose. »

Mme Palange, 76 ans, ancienne employée, veuve

L’absence de proximité des produits adaptés à son régime alimentaire et la « flemme » qu’elle confesse à l’idée de devoir aller les chercher loin font que Madame Palange fait désormais l’impasse

sur toute une série d'aliments, comme le saucisson par exemple, pouvant contenir du lactose. La perte d'accessibilité aux commerces entraîne donc une diminution de la diversité des lieux d'achats et cette diminution affecte la variété des produits consommés. Cette perte de diversité des produits alimentaires n'est pas anodine (Gojard & Lhuissier, 2003) : chez les personnes plus âgées, elle peut avoir des conséquences négatives sur la santé, aggravant dans le pire des cas le risque de décès (Voix *et al.*, 2022).

2.3.2. *Stratégies adoptées sous contrainte et autocensure en cas de dépendance à une tierce personne*

Savoir qu'il est possible de déléguer certains achats, qu'une aide est disponible, est un élément essentiel lorsque les personnes âgées envisagent un vieillissement à domicile. En effet, l'aide de l'entourage est une stratégie que nous avons observée (partie précédente). La proximité de la famille est une présence sécurisante pour les personnes qui se projettent leurs difficultés à venir, comme Madame Papineau qui ne « veut pas empiéter sur [ses] enfants, mais [qui] sait qu'[elle] peut compter sur eux ». Le soutien des enfants est rassurant et offre un support à l'approvisionnement pour Madame Papineau, qui voit la santé de son mari se dégrader et se projette dans un futur où elle vieillira. Mais, cette solution est envisagée en dernier recours. L'aide des enfants peut être mal vécue par une partie des personnes qui ne souhaitent pas s'imposer dans le quotidien de leurs descendant·es, ne veulent pas être un poids pour eux. C'est le cas de Madame Palange qui vit dans la même maison, à l'étage au-dessous de sa fille :

« Bah au départ ça ira peut-être, mais c'est pas le but d'embêter les enfants. Ça je ne voudrais pas de ça du tout pour moi, non non. Que je sois une charge pour mes enfants : Ah ça non jamais ! Ni une charge financière ni une charge physique. »

Mme Palange, 76 ans, ancienne employée, veuve

Madame Palange craint ainsi que demander de l'aide à sa fille pour réaliser des achats soit susceptible de gêner cette dernière. Elle dit préférer s'installer dans une résidence sénior avec des services pour pallier ses difficultés plutôt que de faire reposer sur sa fille une prise en charge trop dérangeante. Le fait de ne pas vouloir représenter un poids pour ses enfants, une aspiration partagée par de nombreuses personnes plus âgées (Hanson & Hildebrand, 2011) expliquerait que la proximité familiale n'ait pas d'effet sur la mobilité à la vieillesse (Kim, 2011).

S'installe alors un dilemme entre, d'une part, le souhait de rester à domicile, ce qui suppose de se faire aider pour s'approvisionner, et d'autre part la volonté de ne pas être une contrainte pour ses enfants. Des compromis sont alors retenus par les personnes âgées qui vont déterminer elles-mêmes ce qu'il est acceptable ou non, ce qui est légitime ou exagéré de demander. Pour les personnes qui pourraient devenir plus dépendantes de leur entourage, il est important de ne pas trop s'imposer, de recevoir une aide sans l'exiger ou de proposer une contrepartie. Ces compromis

engendrent une frustration due à l’inadéquation entre les aspirations de liberté et de flexibilité dans les pratiques d’approvisionnement et ce qui est considéré comme acceptable. Une forme d’autocensure se manifeste chez Madame Blattner qui souhaiterait se rendre beaucoup plus assidûment dans le centre de Dijon pour faire des achats :

« Enquêtrice : Et là, vous allez, à Dijon avec votre fille vous y allez souvent ?

Madame Blattner : Oh non ! J’y vais plus souvent maintenant. Avant j’y allais toutes les semaines.

Enquêtrice : Et votre fille, elle vous emmène tous les mois ou tous les... ?

Madame Blattner : Mais quand je lui demande si elle va à Dijon. Si elle n’y va pas, tant pis, j’y vais pas. Y’a pas de jour précis, elle y va quand ça se présente.

Madame Blandy : Non, c’est pour ça que t’aimerais mieux être à Dijon ?

Madame Blattner : Ah oui, ça c’est sûr ! »

Mme Blattner, 82 ans, ancienne ouvrière, divorcée

Mme Blandy, 82 ans, au foyer et ancienne employée, veuve

Dépendante de sa fille pour se déplacer, Madame Blattner doit concéder une réduction de la fréquence de ses déplacements pour achats vers le centre dijonnais, car elle ne veut pas demander à sa fille de l’emmener chaque fois qu’elle en ressent le besoin ou l’envie. Elle attend alors que sa fille effectue spontanément le trajet en voiture vers le centre de l’agglomération pour faire le déplacement avec elle. Son envie de se rendre à Dijon ne peut faire l’objet d’une demande spécifique si sa fille n’a pas d’autre motif que d’accompagner sa mère. L’autocensure concerne tant la fréquence des déplacements que la diversité des lieux d’achats fréquentés. Madame Blardone l’explique en ces mots :

« Non, je vais à la boucherie du Super U. Parce que j’estime que du fait qu’on m’emmène, je demande pas à... Je prends mon pain au Super U, je ne demande pas d’aller chercher le pain à la boulangerie de Somberton. Faut être logique. Quand ma belle-fille m’emmène, ça ce matin, elle m’a dit : 9h, 9 h 15 - d’accord ! Bah, c’était pile. Elle travaille aussi elle. »

Mme Blardone, 84 ans, au foyer et ancienne employée, veuve

L’aide apportée par sa belle-fille, qui la conduit au supermarché, est grandement appréciée et valorisée par Madame Blardone. Elle considère que ce temps qui lui est consacré pour faire ses courses est suffisant et il serait exagéré de lui en demander plus ou d’imposer des détours supplémentaires. Elle concentre alors l’ensemble de ses achats en un même point d’approvisionnement, au Super U. Elle continue :

« Je prends ce que j’ai besoin. Non, ce matin, quand je suis rentrée, j’ai dit ! tiens, j’ai oublié de prendre des œufs. Puis j’ai oublié de prendre du fromage, oh ben ma foi, ça sera pour le prochain coup ! »

Madame Blardone se contente donc de l’accompagnement bimensuel de sa belle-fille pour son approvisionnement. Elle borne ses envies d’achats aux limites qu’elle associe à ce qui lui est proposé comme solution de mobilité.

Le fait de dépendre d'une personne pour se rendre dans différents points d'approvisionnement place certaines personnes dans une posture d'attente, avec le sentiment qu'il serait inapproprié de se plaindre de sa situation. Les propos, tels que « je ne peux pas me plaindre » - « je ne suis pas à plaindre » - « il y a pire que moi », suggèrent que la révision à la baisse des sorties pour les achats est vécue comme une certaine fatalité. Néanmoins, les personnes âgées s'y soumettent d'autant plus qu'elles se disent qu'elles s'estiment chanceuses de bénéficier de la possibilité de réaliser ces sorties, quand bien même leur fréquence est inférieure à ce qu'elles souhaiteraient. Madame Blavier ne dispose pas du permis de conduire et se rend pour s'approvisionner au supermarché de Sombornon avec un ami, le choix des horaires des déplacements est effectué par la personne qui l'emmène. :

« Enquêtrice : Et quand il vous propose un jour, un créneau, c'est à des heures qui vous conviennent, vous choisissez ensemble ?

Madame : Toujours ! Je fais en fonction de lui.

Enquêtrice : D'accord. Et vous ça vous va tout le temps ?

Madame : Oh bah oui. Je suis là. Ah, quand on est tout seul comme ça, il faut bien se débrouiller. »

Mme Blavier, 85 ans, au foyer, veuve

Madame Blavier se déclare contente de cette organisation dans laquelle le choix du moment de départ est entièrement laissé à la discrétion de l'ami qui conduit. L'emploi du verbe *falloir* apporte une légère nuance à la satisfaction exprimée. L'acceptation des horaires de son conducteur pourrait malgré tout être vécue comme une contrainte imposée. Cette organisation pour continuer de s'approvisionner relève davantage d'un *faire avec* qu'elle caractérise comme « de la débrouille » que d'une stratégie d'adaptation confortable.

En comparaison des solutions qui impliquent une certaine dépendance vis-à-vis de l'emploi du temps d'une tierce personne, l'usage des transports collectifs, lorsqu'ils sont présents sur le territoire, se présente comme une option associée à une plus grande flexibilité. Bien des personnes hésitent alors entre la voiture d'une proche, plus confortable, minimisant les distances à parcourir à pied, et les transports publics moins confortables, plus compliqués, mais qui libèrent de la contrainte de devoir composer avec les agendas d'autrui. Madame Blattner estime jouir de plus de liberté lorsqu'elle se rend à Dijon en train plutôt qu'avec sa fille en voiture. Avec le train, elle peut choisir l'heure et le jour de la sortie, les lieux fréquentés et la durée passée dans le centre-ville. Cependant, l'achat du billet en ligne et les escaliers d'accès au quai de la gare restent des obstacles qui compliquent l'usage. À l'inverse, installée dans la voiture de sa fille, elle considère profiter d'un niveau de confort bien supérieur. En revanche, elle exprime renoncer à sa liberté en matière du choix de l'horaire.

L'itinéraire d'approvisionnement de Monsieur Cubizolles est une variante du cas général qui repose sur la voiture d'une tierce personne et les transports collectifs. Résidant à 20 km de Dijon dans la

commune de Curtil, il ne possède pas le permis de conduire. La sœur de son ex-femme lui rend visite une fois tous les mois et ils effectuent ses achats ensemble. Entre ces visites, il se rend à Dijon pour s’approvisionner grâce aux transports scolaires. Les horaires de ramassage, un passage tôt le matin pour l’aller et un passage en fin de journée pour le retour, lui imposent de passer la journée complète en ville. Pourtant, ce mode de déplacement lui permet de se rendre à Dijon sans attendre la sœur de son ex-femme. Finalement, une combinaison de pratiques d’approvisionnement est agencée et arbitrée entre les différentes possibilités de mobilité, suivant les contraintes temporelles, le niveau de confort et le degré d’indépendance associés à chacune. Nous pouvons alors faire l’hypothèse que l’augmentation de la part de la voiture en tant que passager·ère dans la répartition modale avec l’avancée en âge (Mondou & Violier, 2010 ; Ranković Plazinić & Jović, 2018) traduit une absence d’offre de mobilité alternative.

3. L’engagement local : une stratégie à long terme pour anticiper le vieillissement

L’accessibilité aux commerces, l’offre commerciale disponible, les capacités à être mobile et les ressources mobilisables ne sont pas les seules variables en jeu dans l’élaboration de stratégies d’adaptation des pratiques d’approvisionnement. Les valeurs et les préférences en matière de consommation participent également de la construction de ces stratégies. Dans plusieurs cas, l’adaptation des modalités d’approvisionnement des personnes rencontrées souligne leur investissement dans le « local ». Ces personnes deviennent alors des forces motrices à l’œuvre pour la transformation des réalités propres à leur territoire. Cet engagement, en tant que forme de « participation tournée vers la communauté » (Charpentier & Quéniart, 2001, p. 170) peut prendre différentes formes, sans se borner aux champs politique et institutionnel. L’aide informelle proposée à des proches plus âgées peut par exemple être assimilée à une forme d’engagement (Mallon & Gucher, 2007). De même, une consommation engagée peut être utilisée comme un outil de transformation territoriale. Ainsi, les choix des lieux et des organisations pour s’approvisionner permettent aux personnes d’agir pour améliorer l’accessibilité aux commerces sur le territoire.

Dans cette partie, nous explorons diverses pratiques d’approvisionnement et de consommation qui se construisent non pas comme un ajustement passif face des formes de changement subies, mais comme des actions, individuelles ou collectives, pour jouer un rôle actif dans l’impulsion de changements voulus au sein du territoire de vie.

3.1. Une consommation engagée pour soutenir et maintenir l'offre locale

3.1.1. *Le choix des formes d'approvisionnement se fait en cohérence avec ses valeurs*

L'acte de consommer n'est pas uniquement guidé par les besoins, la nécessité de s'alimenter, de s'habiller. Il constitue en réalité un ensemble de pratiques associées à des représentations et des normes sociales intégrées (Ducourant & Perrin-Heredia, 2019a). Parmi l'ensemble des offres accessibles, le choix des lieux privilégiés ou la nature des commerces fréquentés peut correspondre à un mode de consommation revendiqué. Le comportement de certaines personnes rencontrées s'apparente ainsi à un acte militant de la part des personnes plus âgées qui conçoivent la consommation comme un mode de participation à la vie publique (Chessel & Cochoy, 2004 ; Dubuisson-Quellier, 2009).

Lorsque les personnes rencontrées indiquent qu'elles se rendent dans un commerce spécifique, elles justifient ce choix en désignant ce point d'approvisionnement comme un lieu où elles souhaitent consommer. La consommation engagée constitue pour elles une réponse face aux transformations du territoire. Elle se construit en réaction aux évolutions de l'offre commerciale perçues négativement, telles que la fermeture du dernier commerce de la commune. Selon Simard (2021) la disparition des services et des équipements sur la commune peut créer une « inquiétude et [une] insécurité concernant l'avenir des autres services de proximité » (p. 143). Face aux fermetures des magasins appréciés, la plus grande valorisation des points d'approvisionnement de la commune peut ainsi illustrer l'envie de sauver l'offre restante. Les pratiques d'approvisionnement s'alignent alors avec les valeurs et idées revendiquées, qu'elles soient éthiques ou politiques.

La préférence pour certaines structures commerciales peut être en lien avec des enjeux éthiques tels que la « juste » rémunération des producteurs ou des agriculteurs dans le cas de produits alimentaires, les conditions de travail des commerçant·es ou des salarié·es. De nombreuses personnes énoncent leur désaffection pour les grandes surfaces, hypermarchés ou zones commerciales, lieux de la consommation à outrance, qualifiés par exemple de « temples de la consommation » par Madame Cuvilier. Indépendamment de leur proximité ou de leur facilité d'accès, ces lieux seront alors évités et évincés des univers d'approvisionnement des personnes âgées pour qui les représentations associées aux grandes surfaces sont négatives et assimilées à des pratiques de surconsommation.

Dans ce registre de pratiques guidées par des valeurs éthiques et politiques, Monsieur et Madame Pagel ont des pratiques légèrement différentes. Alors que le couple a le choix entre plusieurs supers et hypermarchés de conditions d'accès et qualité de produits équivalentes, leurs achats sont effectués exclusivement au Leclerc et il y a une raison éthico-politique à cela :

« C’est-à-dire que ce sont des groupes bien différents. Leclerc, il... ils ont leur euh... c’est leur propre patron. Que Carrefour, Cora, y’a des dividendes là-dedans... Alors faut que ça tourne pour faire remplir les portes-monnaies des... des dividendes là. Et c’est encore les pauvres couillons qui paient. Et ben oui. Donc, quand personne n’aura compris ce qu’est le CAC 40. Ben oui, ça, c’est une ruine pour un pays. Voilà. Et puis on va ramasser les sous en important des pays étrangers. Et ben voilà comment ça se passe... »

M. Pagel, 74 ans, ancien ouvrier, marié

Soucieuses du taux de chômage en France et dans leur région, certaines personnes privilégient une consommation auprès des producteurs locaux, afin de soutenir l’emploi sur leur territoire. La volonté de « faire travailler les gens du coin » se retrouve dans la grande majorité des entretiens menés. En ce sens, l’automatisation de certaines fonctions dans les magasins, comme le paiement à la caisse, qui, selon des personnes rencontrées, contribue à une contraction de l’emploi local, entre en dissonance avec leurs idées. Le chapitre suivant, dédié au numérique approfondit ce point. Les propos concernant le travail le dimanche mettent également en jeu des valeurs politiques et éthiques. Une majorité des personnes rencontrées mettent un point d’honneur à ne jamais se rendre dans un commerce un dimanche, exception faite de la boulangerie, des foires et des marchés. L’acte de ne pas consommer un dimanche est une façon de ne pas encourager le travail le dimanche imposé aux vendeur·ses.

Les représentations liées aux différentes structures commerciales intègrent également une dimension écologique mise en avant par certaines personnes. Plusieurs d’entre elles déclarent s’être installées dès leur jeunesse dans des communes rurales polarisées dans le but de se rapprocher des circuits de production alimentaire. C’est le cas de Madame Curiel qui, se sentant concernée depuis de nombreuses années déjà par l’impact environnemental de sa consommation, se qualifie « d’écolo » « libertaire ». À l’instar du reste de la population, de plus en plus sensibilisée aux enjeux environnementaux de la consommation (GreenFlex – Ademe, 2023 ; François & Valette-Florence, 2006), les personnes rencontrées sont nombreuses à accorder de l’importance aux enjeux de mode de production ou d’agriculture ainsi qu’aux enjeux environnementaux du transport des produits. Ces considérations sont mises en avant dans les travaux sur les considérations écologiques selon l’âge (Lorenzini & Rosset, 2023). Elles souhaitent manger sainement tout en privilégiant les formes d’approvisionnement alimentaire à faible impact environnemental. Chez de nombreuses personnes rencontrées, la sensibilisation aux enjeux écologiques est plus récente et se développer à mesure que le sujet prend de l’ampleur dans le débat public. Au total, vingt-trois personnes dans l’échantillon déclarent privilégier diverses formes de circuits courts pour une partie de leurs achats. Le choix d’un approvisionnement au drive agricole favorise alors un mode d’alimentation respectueux de l’environnement et en phase avec des valeurs auxquelles elles adhèrent.

La volonté de s'orienter vers une consommation jugée plus écologique recompose parfois l'ensemble de l'univers d'approvisionnement des personnes. Madame Archer tient des propos qui suggèrent que son adhésion à l'Amap il y a quelques années a fini par influencer l'ensemble de ses pratiques d'achat :

« Il y a rien de régulier, mais. Mais par rapport au nombre de fois où j'y [y désigne l'hypermarché en périphérie de Dijon] allais avant l'Amap, maintenant j'ai presque plus rien à y acheter quoi. Ou alors des choses qu'on ne trouve pas à l'Amap quoi. Dans l'épicerie, je ne sais pas moi, et encore. Si, admettons, on veut acheter du lait de soja, du lait de riz, voilà, des choses comme ça, en épicerie plutôt. »

Mme Archer, 75 ans, au foyer, mariée

Madame Archer a diminué ses déplacements vers les grandes surfaces depuis qu'elle commande ses produits à l'Amap. Ses valeurs écologiques influencent également les modes de transport qu'elle emprunte. C'est également le cas de Madame Arcis qui, afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, pratique le covoiturage avec trois de ses voisines pour se rendre à la ferme où elle achète ses légumes en vente directe. Accomplir l'ensemble des achats en un unique déplacement participe de cette démarche de limitation des kilomètres parcourus en voiture pour Monsieur et Madame Curiel :

« Enfin, bon, on a toujours eu l'habitude de faire les voyages au minimum. Je crois qu'on est conscient des problèmes climatiques depuis très longtemps »

Mme Curiel, 72 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

La mise en évidence de ces choix de consommation guidés par des valeurs écologiques, retrouvés dans quinze entretiens, souligne l'engagement des personnes plus âgées. Si les actions les plus médiatisées sont souvent le fait de jeunes activistes⁴⁰, les pratiques d'approvisionnement de certaines personnes plus âgées illustrent l'importance de leurs convictions écologiques dans leurs actions quotidiennes. L'idée courante que la population âgée se sentirait moins concernée par les enjeux écologiques et environnementaux que les personnes plus jeunes (Galland, 2021) est ainsi nuancée par nos observations. Ces dernières corroborent les résultats récents de Lorenzini et Rosset (2023) sur l'engagement des séniors pour le climat dans le cas Suisse. Leur enquête donne à voir des séniors suisses préoccupés par les enjeux environnementaux dans des proportions équivalentes aux classes d'âges plus jeunes. Les plus âgées privilégieraient ainsi des formes d'engagement telles que le boycott. Les pratiques individuelles de consommation guidée par un engagement écologique des générations plus âgées se distingueraient alors des plus jeunes « plus encline[s] à se tourner vers l'action collective » (Millot & Bléhaut, 2021, p. 117).

⁴⁰ Le traitement médiatique des actions menées, filmées et médiatisées, met souvent en avant un « profil de militant relativement jeune » des membres des soulèvements de la terre, du collectif Dernière rénovation, Extinction Rébellion, Attac, Just Stop Oil...

3.1.2. *Choix de l’enseigne et des personnes soutenues*

Le choix du lieu d’achat est aussi l’expression des relations avec les commerçant·es. S’approvisionner au sein d’un commerce particulier, c’est choisir où et auprès de qui dépenser son argent. La proximité de certaines personnes rencontrées avec les vendeur·ses du marché ou les propriétaires d’une petite épicerie du centre-bourg peut ainsi justifier le choix de parcourir une plus grande distance ou de consentir à un effort physique supplémentaire. Les vendeur·ses sont alors appelé·es par leur prénom, les responsables dans les supermarchés sont à l’écoute des demandes exprimées par une clientèle plus âgée qui peut être connue personnellement. La reconnaissance et l’intérêt portés aux relations humaines lors des achats orientent ainsi les lieux d’achats. Lorsque Monsieur et Madame Riblet se rendent à l’épicerie de Saint-Yrieix, ils font avant tout des achats chez Fabienne⁴¹. Pour eux, ce point d’approvisionnement n’est pas un commerce comme un autre : c’est un commerce tenu par une personne connue et appréciée. Il y a aussi une dimension de fidélité à des commerçant·es qui se sont comporté·es de manière particulièrement serviable à certaines occasions :

« Il [monsieur le maire] allait à Vival, il donnait la liste des courses. Cette dame, fort gentille, préparait ça dans un carton, il passait le chercher et il nous le portait. Et, je vais vous dire, que ce petit magasin, c’est vrai, je n’y allais pas avant. Avant je n’allais qu’à super U, ou bien l’autre, V’la Aut’ Chose dans le bourg. Et bien j’y vais maintenant toutes les semaines. Parce qu’elle nous a rendu bien service, et j’estime qu’on ne va pas la plaquer comme ça. C’est une dame très gentille, et j’y reviens toutes les semaines ».

M. Riblet, 77 ans, ancien cadre marié

Consommer, dépenser son argent dans cette nouvelle épicerie est une façon pour Monsieur Riblet de « remercier » la commerçante de la boutique, en la « faisant travailler », pour les services rendus à l’origine. Ces stratégies peuvent être interprétées dans une logique de don et contre-don au sens de Mauss (1924) dans laquelle le service rendu par la commerçante durant une période particulière induit une certaine redevabilité de sa clientèle. La fidélité se construit alors comme une volonté et une obligation de rendre le service en consommant. De son côté Madame Mesnier réalise certains achats dans l’épicerie de son petit-fils par alliance pour participer au développement de son activité. Les achats qu’elle y effectue ont pour unique objectif de soutenir le mari de sa petite-fille. Elle ne s’y rendrait pas si elle ne connaissait pas le commerçant. Les produits vendus, qu’elle associe à une clientèle « de bobos », ne correspondent pas à ses habitudes de consommation.

⁴¹ Le prénom a été changé.

3.1.3. *La fidélité pour pérenniser l'offre commerciale locale*

La consommation engagée est employée en tant que méthode d'action sur le territoire, qui participe de son développement. Les pratiques d'achat relevées traduisent la volonté des personnes plus âgées de conserver l'offre commerciale locale et de contribuer à l'émergence de nouveaux modes d'approvisionnement sur le territoire.

Choisir de s'approvisionner dans les magasins de proximité permet de contribuer au chiffre d'affaires de ces commerces, d'améliorer par ce biais leur rentabilité et de prévenir possiblement leur fermeture. La volonté de stabiliser et pérenniser l'offre locale se concrétise par une fidélité aux commerces et la régularité des achats. Lorsqu'un marché hebdomadaire de production locale a été créé à la suite du premier confinement sur la place de la mairie du Palais-sur-Vienne, Madame Papineau s'y est rendue toutes les semaines. Pour soutenir et assurer le maintien du marché, elle a appelé ses proches et ses amies de la commune pour les inciter à faire leurs achats au marché et justifie sa détermination :

« Ah bah oui, parce que l'intérêt c'est quand même de faire travailler. C'est comme on s'efforce d'aller au marché. Enfin on s'efforce, parce qu'on est content de l'avoir. Mais il faut que ça dure dans le temps. »

Mme Papineau, 72 ans, ancienne employée, mariée

L'engagement de Madame Papineau pour la pérennisation du marché du Palais correspond à une forme de « militantisme du local » (Aguilera *et al.*, 2016, p. 75) observé à la fois en milieu rural et périurbain. À l'instar des ménages ruraux enquêtés par Huyghe (2016), nous retrouvons, la volonté des personnes rencontrées, en soutenant les commerçant·es locaux·les de participer au « dynamisme économique du territoire. En effet, la consommation locale fait circuler les richesses dans les territoires ce qui, selon la théorie de l'économie présenteielle (Davezies, 2008) permet *a fortiori* de générer des emplois (notamment en matière de services à la population) » (Huyghe, 2016, p. 6). La littérature souligne également la valorisation du local et un ancrage dans les espaces périurbains à travers l'analyse des pratiques de mobilité, sans faire référence à une population plus âgée (Aguilera *et al.*, 2016 ; M. Berger *et al.*, 2015 ; Berroir *et al.*, 2017 ; Bonnin-Oliveira *et al.*, 2014 ; Cailly & Dodier, 2007 ; Rougé, 2014). À l'instar des résident·es du périurbain francilien, les personnes de notre enquête déclarent un plus fort investissement dans l'espace de proximité, qui peut s'expliquer par un double processus : celui d'une assimilation territoriale, liée à un enracinement résidentiel (Thébert, 2016) qui ne semble pas liée à l'âge et celui d'une perte d'accessibilité. Les entretiens réalisés révèlent une accentuation de cette valorisation de l'espace proche en vieillissant en se donnant plus de temps pour l'investir. Les personnes rencontrées expriment un recentrement de leur univers d'approvisionnement autour d'une offre et des

commerçantes locales, notamment depuis leur retraite. Plusieurs d’entre elles soulignent ainsi un investissement récent sur le territoire. Leurs implications locales résonnent avec celles de personnes retraitées de campagnes périurbaines et quartiers pavillonnaires (Aragau, 2019 ; M. Berger *et al.*, 2010 ; Morel-Brochet & Rougé, 2017).

La consommation engagée (Dubuisson-Quellier, 2009) adoptées par de nombreuses personnes rencontrées peut être la traduction de deux registres de réflexion différentes. Tout d’abord, et nous l’avons mentionné précédemment, elle participe d’une revendication de modes d’habiter périurbains ou rural des personnes souhaitant s’investir pour la valorisation du territoire local. Dans un second registre, les pratiques d’approvisionnement adoptées sont motivées de valeurs plus théoriques et universalistes, qu’elles soient éthiques, politiques et/ou écologiques. Le choix d’adhérer à une Amap, de commander au drive agricole ou de s’approvisionner directement à la ferme dépasse le simple fait de participer au développement économique local. Ces démarches s’inscrivent plus largement dans un militantisme en faveur de modes d’approvisionnement en circuits courts, qui rémunèrent les producteur·rices plus justement, pour des produits consommés plus sains pour la santé. Sur notre terrain, nous avons observé l’engagement des personnes pour une consommation respectueuse de l’environnement, soucieuses des modes de productions, de distribution et des enjeux sociaux d’accès aux commerces. Ce constat se démarque de ceux de l’étude de 2003 sur les engagements citoyens au travers des pratiques de consommations (Bigot, 2003) qui révèle que les personnes de 70 ans et plus seraient sensibles à l’origine de la production d’une denrée. Concernant l’approvisionnement alimentaire, des *consom’acteurs* sont identifiés dans les territoires périurbains de l’Ouest francilien, qui se saisissent des opportunités locales pour mieux consommer (Essers & Poulot, 2019). Nous montrons que la prise de conscience pour une consommation alimentaire plus saine et une attention aux modes de production et de transport des produits (*ibid*) correspond à une posture politique et citoyenne des personnes âgées qui n’est pas réservée aux classes d’âge plus jeunes.

Par ailleurs, l’engagement concernant l’approvisionnement dépasse le cadre du choix personnel : diverses formes d’investissement, individuelles ou collectives contribuent à une augmentation des opportunités pour s’approvisionner sur le territoire.

3.2. Des prises de responsabilités institutionnelles aux solidarités de voisinage : diverses formes d’engagement

L’engagement des personnes âgées pour faciliter l’approvisionnement de personnes plus âgées qu’elles se manifeste par des pratiques de consommation spécifiques, mais également par un investissement bénévole de leur temps. L’investissement dans la vie locale peut se manifester de

manière plurielle, par la participation en tant que membre au fonctionnement d'une association ou élue de la municipalité par exemple. (Gucher, 2014) parle d'un « engagement actif » pour désigner cette volonté de « participer à la vie locale » en s'engageant auprès de conseils municipaux ou des associations. Or, l'engagement peut également s'exprimer de manière plus informelle, à travers des réseaux de solidarité. Avec Mallon (2007), elles soulignent que « certaines pratiques de sociabilité ou de voisinage s'apparentent à des engagements vers autrui, au sens moral du terme » (p. 2). Les différents niveaux d'engagement correspondent à une diversité de stratégie d'adaptation pour maintenir un approvisionnement autonome.

3.2.1. *Une intégration imparfaite des difficultés d'approvisionnement par les personnes âgées dans leurs responsabilités d'élue locale*

Sur le territoire français, une augmentation de l'âge moyen des élus municipaux, notamment des maires et adjoints, est observée (Kerrouche & Behm, 2013 ; Marneur, 2016). Plusieurs personnes rencontrées ont effectué un ou plusieurs mandats municipaux. Ce rôle est un atout pour permettre un développement local cohérent avec ses attentes (sans forcément que ses besoins soient propres aux personnes âgées). En effet, les responsabilités au sein d'une municipalité peuvent être des leviers pour améliorer l'accessibilité commerciale de la commune. Madame Bonneville a occupé les fonctions de maire lorsque le dernier commerce du village a fermé en 2015. Son rôle d'élue lui a permis d'initier le projet, devenu collectif, de création de l'épicerie associative Le Cabas. Elle a su tirer profit de ses responsabilités de maire pour s'investir en faveur du développement de sa commune, en œuvrant pour l'ouverture d'un point d'approvisionnement de proximité. L'épicerie associative fonctionne aujourd'hui grâce au travail non rémunéré d'une quinzaine de bénévoles dont elle fait partie. Son engagement associatif en tant que présidente du Cabas est dans le prolongement de sa fonction d'élue municipale.

Pour autant, le rôle d'élue embrassé à un âge avancé n'est pas nécessairement vécu comme un rôle de représentant des vieilles et vieux de la commune. À l'exception de Madame Bonneville, ancienne maire de sa commune, les autres élues rencontrées ne se positionnent pas en tant que défenseur·ses d'intérêts qui seraient propres aux personnes plus âgées. L'accessibilité aux commerces des résident·es vieillissant·es au sein de la commune n'apparaît pas être un enjeu soulevé lors des discussions publiques. Monsieur Bons, élu au conseil municipal de sa commune, se positionne comme le représentant des résident·es de son hameau où il connaît tout le monde. Interrogé sur la pertinence d'un service de mobilité au sein de la commune, Monsieur Bons répond :

« Enquêtrice : Est-ce que vous savez s'il y a des habitants pour qui ce [un service de transport sur la commune] serait utile et qui le demanderaient ?

Monsieur : Non. Non, parce que bon, j'ai mes deux voisins qui travaillent. Moi, je suis à la retraite. Y'a une dame qui est à la retraite, et y'a son fils et sa fille qui s'occupe d'elle. Elle a 79 ans. Je vais la voir, on boit le café ensemble, on discute. Je lui porte des galettes, des fois aussi. »

M. Bons, 73, ancien agriculteur, divorcé, en concubinage

Selon Monsieur Bons, l’approvisionnement de sa voisine ne constitue pas un enjeu politique à porter lors des conseils municipaux, mais relève de l’entourage familial. Pour autant, le cas de sa voisine ne semble pas être isolé, d’autres résidentes de Saint-Bonnet-Briance évoquent à plusieurs reprises « les personnes âgées » qui ne peuvent pas se déplacer en voiture. Pour Madame Curtet, maire de sa commune, la mobilité et les enjeux d’approvisionnement des habitant·es relèvent également du registre du privé :

« Donc faut mieux faire de l'entraide entre voisins [que d’emprunter les transports scolaires pour se rendre à Dijon]. Mais ça c'est... à Curtil ça pose pas de problème. »

Mme Curtet, 71 ans, ancienne employée, divorcée

Madame Curtet peut elle-même rencontrer des difficultés dans ses déplacements, elle souffre d’une sclérose en plaques. Cependant, elle considère ses difficultés comme personnelles et ne plaide pas pour un accompagnement institutionnel spécifique. Dans de nombreux discours, l’approvisionnement représente un problème individuel et de solidarité locales informelles. D’un autre côté, Madame Bonneville considère que le maintien d’une offre commerciale sur sa commune représente un enjeu de développement territorial dont elle s’est saisie lorsqu’elle était maire, en initiant un projet d’épicerie associative.

3.2.2. Des engagements associatifs de différentes natures qui améliorent l’accessibilité aux commerces

Certaines formes d’engagement associatif ont pour effet d’apporter un soutien à l’approvisionnement des personnes plus âgées du territoire. Avec des degrés d’investissement et des rôles variés au sein des structures associatives, cet engagement participe à l’amélioration de l’accessibilité aux commerces pour toutes et tous. Parmi les personnes rencontrées, toute une gamme de responsabilités est présente : une présidente d’une association nationale d’aide à la personne, deux présidents de clubs de loisirs à une échelle communale et de nombreux adhérents à des associations sportives, créatives ou spécifiques au troisième âge. Certaines personnes s’investissent au sein d’associations intervenant directement auprès des résident·es âgé·es. C’est le cas de Madame Curtet qui, en plus de son mandat de maire, est présidente de l’ADMR de la communauté de communes.

Outre le soutien à la mobilité et à l’approvisionnement, l’engagement associatif permet également d’agir localement afin d’améliorer l’accessibilité aux commerces de toutes et tous. S’engager dans

des associations « commerciales » permet alors d'enrichir l'offre commerciale locale. Sur le territoire d'étude, deux structures associatives proposent un point d'approvisionnement : le Cabas à Saint-Bonnet-Briance et l'Amap d'Arc-sur-Tille. Précisons alors le fonctionnement de ces deux associations qui illustrent l'engagement bénévole des personnes plus âgées pour le développement commercial local.

Le Cabas – une épicerie associative

Comme mentionné plus haut, Le Cabas est une épicerie associative tenue par des bénévoles de la commune de Saint-Bonnet-Briance. Ouverte deux jours par semaine, les mercredis soirs et les dimanches matins, l'épicerie propose des produits, principalement alimentaires, de producteurs et productrices locales ou de la région : viandes, fromages, pain, œufs, miel, gâteaux, fruits et légumes. Créée en 2016, elle est le fruit d'un travail des équipes municipales actuelle et antérieures et de résidentes bénévoles. Suite à la fermeture du dernier commerce de la commune en 2013, l'ensemble de ces personnes se sont mobilisées afin de renouveler l'offre commerciale de proximité. Selon les propos de la présidente, le projet émerge d'une volonté de :

- Maintenir un lien social ;
- Proposer des produits locaux de qualité ;
- Proposer une offre de proximité accessible.

Les responsables associatifs se saisissent ainsi des enjeux d'approvisionnement des résidents âgés et des personnes non motorisées de la commune en proposant une alternative accessible à pied. Madame Bonneville, la présidente de l'association mentionne ainsi :

« On était une dizaine de personnes à contacter tous les producteurs locaux parce que de ces questionnaires⁴² avaient émergé des choses : produits de qualité issus de circuits courts, donc de produits locaux, plus pour les personnes plus âgées, quelques rayons de produits de première nécessité et de produits d'appoint qui peuvent manquer au dernier moment, même si ce n'est pas local. Alors on avait décidé que ce soit bio ou non, bio, mais surtout local. »

Mme Bonneville, 71 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

Pouvoir proposer un ensemble de produits du quotidien paraissait essentiel notamment pour les personnes plus âgées, pour qui Le Cabas serait le seul point d'approvisionnement. L'épicerie associative permet un relais de proximité, « un lieu permettant la desserte des habitants en produits issus des circuits courts et favorisant le lien social »⁴³.

⁴² Des questionnaires ont été administrés aux habitantes de Saint-Bonnet-Briance pour recueillir leurs besoins et préférences quant au futur point d'approvisionnement sur la commune.

⁴³ Description officielle du projet sur le site https://www.saint-bonnet-briance.fr/le-cabas_fr.html, consulté en octobre 2023.

Parmi la quinzaine de bénévoles de l’association, seules deux ne sont pas retraitées et elles sont nombreuses à être âgées de 70 ans et plus. Selon Madame Bondu, qui travaille au Cabas, la disponibilité exigée pour la commande des produits et les permanences les mercredis et dimanches sont plus compatibles avec un mode de vie de personne retraitée qu’avec celui de personnes actives ou ayant des enfants à charge. Les trois bénévoles du Cabas rencontrées insistent sur l’importance de conserver un lieu d’approvisionnement au sein de la commune. La présidente de l’association insiste sur les intérêts de leur projet qui est un lieu avec plusieurs fonctions :

« Lieu d’approvisionnement, produits de qualité et lien social ! parce qu’il n’y avait aucun lieu de rencontre, sinon. Il n’y avait aucun lieu de rencontre. Et aussi, on voulait aussi, c’est un peu pompeux de dire dynamiser l’économie locale, mais c’est faire travailler des gens, pas faire venir les salades d’Espagne comme je les vois à Super U. »

Leur investissement et les heures de travail non rémunérées dédiées au Cabas sont motivés par une volonté de « dynamiser l’économie locale », de participer du développement territorial. Leur engagement caractérise bien la création de « lien avec le territoire à la faveur de mobilités de proximité faisant naître des services, et partant des sociabilités » (Aragau, 2019, p. 565), création rendue possible grâce à l’engagement bénévole de femmes rencontrées.

L’Amap d’Arc-sur-Tille

Un engagement similaire est observé dans le cas de l’Amap d’Arc-sur-Tille. Madame Archer, l’une des bénévoles de l’association depuis sa création en 2011, est référente pour un ensemble de produits et responsable des envois. Plusieurs heures de sa semaine sont consacrées à la relation entre les différent·es producteur·rices et l’association, ainsi qu’au lien avec les adhérent·es de l’association : les amapien·nes. Elle assure également la permanence du comptoir de vente les soirs où les produits dont elle a la charge sont livrés. Soucieuses de la provenance des produits et de leur traçabilité, les personnes adhérentes souhaitent promouvoir une agriculture de proximité. Le travail fourni pour le fonctionnement de l’Amap s’accompagne d’un discours militant, dénonçant la « dépendance alimentaire »⁴⁴ de la commune et plaidant pour un retour à une agriculture paysanne locale. Les idées écologistes portées par les personnes bénévoles se traduisent au quotidien à travers leurs pratiques de mobilité, limitant leur usage de l’automobile et à travers leurs pratiques d’approvisionnement, favorisant les circuits courts.

⁴⁴ L’expression employée par la bénévole de l’Amap fait référence à la nécessité d’importer des provisions alimentaires, produites en dehors de la commune ou du département.

3.2.3. *L'engagement au sein du tissu associatif, une composante des stratégies d'entraide*

Enfin, les associations de loisirs ou clubs de troisième âge, bien que n'ayant pas pour objectif explicite l'accompagnement et l'aide auprès des adhérent·es, n'en sont pas moins des supports essentiels pour l'approvisionnement des personnes vieillissantes. Elles sont un terreau pour la consolidation des réseaux de solidarité et de l'aide informelle. Dans son rôle de président de l'association de troisième âge, Monsieur Laborie cherche à apporter un soutien à la mobilité des personnes adhérant au club :

« Ah oui. Là j'ai des gens [des membres du club] qui viennent de se faire hospitaliser, ils me donnent leur liste. Et puis je leur achète ce qu'ils veulent. Ça arrive ponctuellement, ça peut arriver deux ou trois fois après une opération, puis après ils ont plus besoin de moi. »

M. Laborie, 73 ans, ancien cadre, marié

Pour les achats en ligne, les associations peuvent être des relais d'apprentissage des usages du numérique. C'est dans ce cadre que Monsieur Marin, adhérent d'un club de troisième âge, met à profit ses connaissances informatiques auprès d'autres personnes de l'association :

« Donc j'ai profité de ma science, entre guillemets, pour faire faire de l'initiation à des gens qui voulaient... Soit donner l'envie de s'équiper, soit au contraire dire ça va, c'est pas la peine que... J'ai récupéré de vieux ordi au niveau des administrations, voilà j'ai récupéré les ordi et puis les gens travaillaient dessus. »

M. Marin, 75 ans, ancien cadre, marié

La diversité des formes d'engagement des personnes rencontrées permet de pallier la perte d'accessibilité aux commerces toute en favorisant des modes d'approvisionnement en consonance avec leurs valeurs.

3.3. Agir sur la société pour favoriser le vieillissement à domicile

Maintenir une offre de proximité, pérenniser la tournée d'un·e marchand·e ambulante ou s'investir bénévolement dans une épicerie associative sont autant de manières d'agir sur le territoire. Il s'agit également d'élargir soi-même les possibilités d'approvisionnement et l'accessibilité aux commerces dans le présent, mais aussi en anticipation d'un futur. La grande majorité des personnes rencontrées envisagent la suite de leur vieillissement dans leur résidence actuelle. Elles évoquent le déclin à venir de leurs capacités physiques et cognitives. S'engager devient alors une façon de préparer, de manière proactive, ce futur où elles dépendront davantage de l'offre locale pour s'approvisionner. En anticipant le moment où elles renonceront à conduire une automobile, certaines personnes réfléchissent dès aujourd'hui aux différentes possibilités d'approvisionnement sans voiture. Agir aujourd'hui pour le développement local se présente alors comme une façon pertinente d'améliorer sa propre accessibilité dans le futur. Monsieur Bonjean dont l'itinéraire d'approvisionnement est

très étendu et fourni au moment de l’entretien tient pourtant à consommer auprès du boucher ambulant dans cet objectif :

« Et puis il y a le boucher qui passe ici. On a un boucher qui passe. On prend toujours quelque chose au boucher. Pour deux raisons. Par exemple la viande rouge. On n'aime pas tellement la viande rouge congelée. Autant un poulet congelé, il ressort très bien, autant la viande rouge, c'est toujours..., ça perd son sens et c'est... Bon. Et puis un peu de charcuterie fait maison, fait artisanalement. Et puis c'est aussi pour le faire travailler sur sa tournée, quoi. Parce que peut être qu'un jour on aura besoin de quelqu'un qui passe. On sera peut-être bien content de prendre la tranche de jambon et le bifteck au boucher qui passe tous les samedis. Ici il passe les samedis. »

M. Bonjean, 73 ans, ancien cadre, marié

Monsieur Bonjean anticipe déjà un futur où sa capacité à se mouvoir sera moindre. Il identifie l’approvisionnement comme un enjeu essentiel du vieillissement. Pour les personnes désireuses de rester à domicile le plus longtemps possible, malgré une perte de capacité de mobilité, le maillage de l’offre commerciale sur le territoire et, la permanence des tournées de marchand·es alimentaires sont des enjeux déterminants qui sont compris comme tels. La consommation engagée répond alors d’une dépendance anticipée aux ressources locales.

La consommation engagée des personnes, leur mobilisation pour le territoire est à lier à leur volonté de faire évoluer le territoire en un environnement favorable au vieillissement à domicile. Les personnes rencontrées ont en commun un désir de participer à la vie locale, agir pour transformer la société (Ducourant & Perrin-Heredia, 2019c; Quéniart & Charpentier, 2013). Au-delà des intérêts individuels qui amènent à réfléchir à son propre vieillissement, les actions menées sont souvent motivées par une ambition bien plus large de faire évoluer les mentalités, faire changer les modes d’approvisionnement bien au-delà des limites du territoire vécu.

Les pratiques de consommations des personnes rencontrées ne nous semblent pas conformes aux théories d’un vieillissement caractérisé par un désengagement progressif et linéaire des responsabilités et activités investies. Nos résultats rejoignent plutôt la vision de l’engagement à la vieillesse développée par Mallon et Gucher (2007) qui identifie différentes formes d’engagement, relevant de la sphère politique sans exclure d’autres modalités moins politisées. Nos observations se rapprochent également des théories de la gérontologie critique qui considère l’engagement proche de l’idée du militantisme dont les actions et les prises de positions ont pour objectif de changer la société (Charpentier & Quéniart, 2001). En s’intéressant à la militance chez les femmes, Charpentier et ses collègues (2008) soulignent ainsi que « jeunes et aînées partagent une visée commune, celle de changer les choses et elles rêvent toutes de changer le monde... jusqu’à la fin. »

(p. 11)

Conclusion du chapitre 4

L'ajustement permanent des pratiques, les stratégies conçues et mises en œuvre ainsi que les ressources mobilisées en ce sens témoignent des capacités des personnes rencontrées pour s'adapter aux transformations en vieillissant. Nous avons tenté de souligner que, face aux difficultés rencontrées pour conduire ou marcher, l'équipement en objets d'aide à la mobilité permet de prolonger l'autonomie. Ces supports matériels à la mobilité peuvent être déjà présents antérieurement à l'apparition de troubles physiques. Toutefois, leur usage s'enrichit de nouvelles fonctionnalités comparativement à celui qui en était fait initialement et devient indispensable de par sa multifonctionnalité. Le caddie devient un déambulateur, la voiture devient un caddie (Pélata *et al.*, 2023). Le registre d'adaptation est plus large que ce recours à des supports matériels et les adaptations se font non seulement dans une recherche de cohérence avec les capacités physiques mais aussi avec les valeurs portées. Le choix des lieux d'approvisionnement se modifie selon des critères d'accès à la centralité urbaine, de l'aménagement du commerce, mais également selon la forme d'approvisionnement. Des processus de déprises s'observent également : faire moins de déplacements, concentrer les courses sur un ou deux magasins ou sites internet accessibles, diminuer la diversité des produits achetés. Ces déprises réfléchies et maîtrisées permettent de continuer à se procurer des produits au sein de quelques lieux choisis et appréciés.

Les résultats de ce chapitre peuvent également être relus dans la perspective ouverte par de Certeau (1980) : les différentes formes d'adaptation peuvent être distinguées entre celles relevant davantage de tactiques, de stratégies ou de projets (Jouffe *et al.*, 2015). Les tactiques ou « actions sans maîtrise de l'espace ni du temps de l'action » se différencient des stratégies qui « changent la maîtrise de l'espace, c'est-à-dire l'accessibilité » (*ibid*, p.7). La relocalisation résidentielle est identifiée comme un projet, qui « change la finalité de l'accessibilité » (*ibid*, p. 7), comme le passage d'une mobilité spatialement contrainte à la volonté d'un recentrage local des déplacements. Dans la lignée de cette perspective et dans le cas de notre terrain, l'engagement local pour le développement d'une offre commerciale peut être interprété comme une manière d'agir afin de « maîtriser l'espace ». De même, l'optimisation et la mutualisation des déplacements entre personnes âgées amies ne relèvent pas seulement d'une tactique adoptée de manière contrainte face à une transformation « brutale » (Mallon, 2015). En transformant la nature de ces déplacements en une « sortie entre ami·es », ce réajustement est proche d'un projet au même titre qu'une transformation de la finalité du déplacement.

Nos résultats permettent également de confirmer et de renforcer l'idée que les personnes âgées forgent et améliorent leurs possibilités de mobilité et d'approvisionnement en s'engageant activement sur le territoire pour le développement d'une offre commerciale locale. À l'instar des

femmes résidentes interrogées par Nordbakke (2013) dans le cadre d’une enquête à Oslo, les personnes rencontrées sur notre propre terrain, à travers différentes formes d’engagement, œuvrent à transformer l’existant pour se construire de nouvelles opportunités d’approvisionnement, réaffirmant par là leur capacité à dégager de nouvelles stratégies. En s’investissant localement, elles agissent pour rendre leur territoire de vie et la société plus adaptés au vieillissement à domicile, pour les personnes plus âgées d’aujourd’hui et de demain. Plus largement, leurs actions sont guidées par une volonté de concevoir ou de retrouver un territoire animé. Ces formes d’engagement peuvent être rapprochées de *l’empowerment* (Viriot-Durandal, 2012 ; Viriot-Durandal & Guthleben, 2002) grâce auquel les personnes plus âgées « affirment [leur] capacité à s’insérer dans un rapport d’échange et de construction » (p. 246).

Les personnes rencontrées estiment que les évolutions de l’offre commerciale et des services de mobilité évoluent conjointement aux modes de vie : les offres évoluent en réponse à l’évolution des besoins et préférences des consommateur·rices et la transformation de ses offres contraint à un changement des pratiques d’approvisionnement. En agissant localement, à travers une consommation engagée, elles souhaitent orienter le développement d’une offre commerciale qu’elles jugent adaptée et donc avoir une influence sur l’approvisionnement d’une population plus étendue, les incitant à consommer au sein de structures en accord avec leurs valeurs. Les réactions aux transformations territoriales se déterminent en interaction avec la perception, positive ou négative de ces transformations. L’ajustement des pratiques cherche ainsi très souvent une cohérence éthique, encourageant et valorisant des modes d’approvisionnement en accord avec les aspirations, et à l’inverse, évitant les formes commerciales considérées comme non désirables. Les évolutions liées à l’automatisation de certaines fonctions dans les magasins et la dématérialisation par le biais de l’offre en ligne et des nouveaux services numériques de mobilités apparaissent être la transformation actuelle la plus considérable. Les transformations associées au numérique illustrent particulièrement bien la diversité des stratégies qui se construisent à la fois selon les capacités des personnes, mais également selon leurs aspirations et leurs visions du monde. L’ampleur et le caractère relativement récent des changements liés à la digitalisation en font un exemple particulièrement éclairant, traité dans le chapitre suivant.

Chapitre 5 : La digitalisation de l'offre commerciale et des services de mobilité : une tendance aux effets profonds

Les termes de digitalisation ou transformation digitale sont surtout employés dans le monde de l'entreprise (Benedetto-Meyer & Boboc, 2019). La digitalisation correspond aux processus de transformations des services d'une entreprise ou d'un organisme grâce à l'usage des technologies informatiques et numériques. La transformation digitale touche l'ensemble des secteurs de la vie. Au sein de l'offre commerciale, la digitalisation se traduit par le développement de formes de vente en ligne ou une automatisation des modes de paiement reposant sur les technologies numériques, à l'instar des caisses automatiques. Nous nous intéressons dans ce chapitre à la fois aux évolutions induites par la digitalisation des magasins physiques ou le *digital in-store* (Paché, 2023), et à l'essor du e-commerce. Dans le secteur public, on parle davantage de transformation numérique (Okbani *et al.*, 2022 ; Toubon, 2020) ou de dématérialisation des services. Cette dématérialisation correspond à la transformation de supports d'informations matériels (souvent papier) en une version numérique. Par exemple, la dématérialisation des titres de transport est relevée par plusieurs personnes plus âgées. Ainsi, parmi toutes les transformations ayant une influence sur l'approvisionnement des personnes plus âgées, celles induites par la digitalisation sont présentes dans la grande majorité des entretiens. Les personnes rencontrées évoquent le caractère profond et récent des évolutions induites par la diffusion des technologies numériques. Elles sont donc approfondies dans ce chapitre dédié.

L'intérêt porté à la digitalisation est double. À la fois vecteur de changement, nous cherchons à comprendre comment les personnes plus âgées s'adaptent aux transformations numériques, qui apportent également des opportunités nouvelles pour s'approvisionner. Le développement du e-commerce en parallèle d'un équipement progressif en outils numériques au sein de la population plus âgée (chapitre 1.1.) correspond à un gain d'accessibilité à une offre dématérialisée. Rassemblés sous l'appellation des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), les ordinateurs, tablettes ou smartphones peuvent constituer des supports à de nouvelles stratégies d'approvisionnement pour faire face à l'éloignement des commerces physiques ou aux difficultés à se déplacer.

À travers l'exemple des transformations induites par le numérique, nous reprenons certains éléments des deux chapitres précédents pour comprendre comment les personnes plus âgées perçoivent les changements dus à la digitalisation des sociétés et dans quelles mesures elles se saisissent des TIC comme ressources pour s'approvisionner en vieillissant. Les évolutions liées à la dématérialisation et à l'automatisation dans l'offre et les services de mobilité et de commerces

favorisent-elles ou contraignent-elles les capacités des personnes plus âgées et le maintien de leur autonomie pour s’approvisionner ?

D’un côté, les pouvoirs publics, les acteur·rices du commerce et une partie du milieu académique semblent placer leurs espoirs dans des outils numériques comme solutions au maintien de l’autonomie des personnes âgées (Klein, 2019 ; Rialle, 2015). À ce titre, de nombreuses technologies et services sont envisagés et expérimentés pour accompagner le vieillissement à domicile (Cornet & Carré, 2008 ; K. Kim *et al.*, 2017). C’est le cas, par exemple, des systèmes de téléalarme qui permettent à une personne plus âgée de prévenir son entourage (ou les pompiers) après une chute. D’un autre côté, certains résultats de recherche menée auprès d’une population plus âgée mettent en exergue les potentiels risques de remplacer les aides humaines en misant sur les solutions numériques (Bier *et al.*, 2022 ; Rialle *et al.*, 2022). De plus, il existe une grande hétérogénéité au sein de la population des personnes âgées de 70 ans et plus quant à leurs usages des TIC. Les perceptions de la transformation numérique de l’offre commerciale et des services de mobilité sont très variables selon les personnes et conditionnent le fait de considérer les outils technologiques comme des solutions pour prolonger l’autonomie (Klein, 2019), surtout concernant l’approvisionnement. Dans ce chapitre, la transformation numérique est abordée sous deux angles différents : en tant que vecteur de changements à travers la dématérialisation et l’automatisation progressives des services et en tant que ressource pour faire face à des difficultés nouvelles en vieillissant. Suivant la même idée que le chapitre 3, une première partie de ce chapitre est consacrée aux transformations induites par la digitalisation de la société identifiées par les personnes rencontrées comme facteur de changement au cours des différentes étapes de l’itinéraire d’approvisionnement. La deuxième partie ouvre une discussion plus large sur la perception des effets sur le territoire et sur les pratiques, attribuées à l’automatisation et la dématérialisation des services. Nous observons enfin des usages multiples des TIC dans l’approvisionnement, décrites dans une troisième partie. Certaines personnes redéfinissent ainsi leur univers d’approvisionnement en y intégrant des achats en ligne et d’autres ne font aucun usage des ressources numériques. Nous mettons en lumière des situations hétérogènes, parfois révélatrices d’inégalités, quant au fait de pouvoir s’adapter aux transformations numériques à l’œuvre dans les offres commerces et les services de mobilité. La population plus âgée présente une grande variation quant à leurs capacités à se saisir des outils numériques pour s’approvisionner et à faire face à la digitalisation. Nous proposons une typologie, fondée sur l’expérience des personnes de l’enquête, qui permet d’affiner cette variété des perceptions des transformations et de souligner l’hétérogénéité des pratiques face aux technologies. Ces technologies représentent à la fois une contrainte et une ressource pour maintenir un approvisionnement autonome.

1. Des transformations induites par la digitalisation qui bouleversent les pratiques d'approvisionnement

Dans cette partie nous exposons l'ensemble des changements associés à la dématérialisation des services d'achats ou de transport, qui sont identifiés par les personnes rencontrées. Ces transformations induites par la digitalisation peuvent être observées à chaque étape de l'itinéraire d'approvisionnement. Elles peuvent également correspondre à la création de nouvelles formes d'approvisionnement numériques.

1.1. Une automatisation généralisée des modes de paiement

L'automatisation, c'est-à-dire l'exécution de tâches techniques par des machines sans intervention humaine ou avec une intervention partielle, est largement répandue depuis l'ère industrielle. Initialement, les premières bornes de paiement ne constituent pas une technologie numérique dans la mesure où leur fonctionnement ne repose pas sur l'emploi et le traitement systématique de grand nombre de données contrairement aux caisses présentes dans les commerces. Leur mutation plus récente en bornes de paiement digitales implique dès lors des technologies numériques et leurs usages se diversifient. Dans les entretiens, les automates de paiement sont bien associés à la digitalisation des offres commerciales et des services de mobilités.

Employées dans le secteur des transports, les bornes de paiement automatiques jouent un rôle sur certaines étapes de la chaîne de déplacement. Les bornes de paiement digitalisées dans les gares de TER entraînent une complexification de l'acte de paiement des billets de train. Les conditions d'accès au train, majoritairement employé pour rejoindre la gare de la ville centre, Limoges ou Dijon, se transforment alors. Ainsi, toutes les usagères ou anciennes usagères du train en partance de la gare de Blaisy-Bas mentionnent le remplacement du guichet de vente tenu par un·e agent·e de la SNCF par un automate avec règlement par carte bancaire. Au sein des plus grandes centralités, l'automatisation de l'achat de titres de transport et le règlement des heures de stationnement payant influencent l'accès aux territoires, et notamment aux centres-villes où ces technologies sont davantage développées. Mesdames Richoux et Blaqué évoquent toutes deux une évolution du fonctionnement des horodateurs dans les rues du centre-ville de Limoges pour l'une et de Dijon pour l'autre :

« Y'a des fois, avec la borne [horodateur] on a des fois des difficultés, mais enfin, on se fait aider. Et puis, oui ça des fois on a des difficultés avec la borne. Oui il faut le numéro de la voiture... Parce que c'est une demi-heure gratuite à Limoges. Mais il faut mettre le numéro de la voiture, enfin tout ça. »

Mme Richoux, 91 ans, au foyer, mariée

Madame Blaque insiste sur l'exigence récente de fournir le numéro d'immatriculation de la voiture :

« Et puis, les parcmètres maintenant, comme c'est compliqué, il faut mettre le numéro de la voiture, il faut... Non, je saurais pas faire. Alors laissons ça à ceux qui... »

Mme Blaque, 74 ans, ancienne employée et au foyer, mariée

L'automatisation du paiement en caisse est l'une des évolutions les plus mentionnées dans les discours, observée au sein des commerces habituellement fréquentés. Plus de la moitié des personnes rencontrées observe ainsi la généralisation des caisses automatiques, à la fois dans les grandes surfaces des pôles urbains, mais également dans de nombreuses moyennes surfaces. Madame Pagel décrit le fonctionnement de l'hypermarché présent dans la zone commerciale au nord de Limoges :

« Et c'est ouvert 7 jours sur 7, et c'est des caissières... Y'a pas de caissières ! Y'a un vigile c'est tout. Et des caisses automatiques. »

Mme Pagel, 71 ans, ancienne ouvrière, mariée

L'expérience de Monsieur Bons dans un magasin d'articles de sport est assez similaire :

« Monsieur : tu balances dans la caisse, et puis ça te ressort, faut payer avec la carte et puis c'est terminé.

Enquêtrice : OK, ça vous le faites ?

Monsieur : C'est obligé parce qu'il n'y a plus personne à la caisse. Alors oui. »

M. Bons, 73, ancien agriculteur, divorcé, en concubinage

Au sein des commerces, des employé·es restent toujours présent·es pour intervenir au niveau des caisses. Ce n'est pas le cas d'autres services digitalisés en libre accès total. Pour Monsieur Cuvilier, ce sont les bombonnes de gaz dont le paiement a changé. Un nouveau distributeur automatique de bouteilles de gaz propose de récupérer une bouteille après un paiement par carte bancaire. Il remplace « une dame qui était dans une cabine, qui faisait payer et qui servait ». La dématérialisation des modes de paiements entraîne ainsi de nouveaux usages.

1.2. La dématérialisation des services et de la billettique

Dans le domaine des transports, l'automatisation de l'achat des titres de transport s'accompagne d'une dématérialisation des supports utilisés. Les cartes magnétiques ou l'achat de billets par SMS remplacent les tickets en carton à composer manuellement. Or, la validation des titres de transport sur une carte magnétique ne fournit pas la même preuve matérielle et visuelle que le compostage d'un ticket papier. Ce changement, qui n'a pas toujours été relevé par les usagères du réseau de transport urbain, a été remarqué par Madame Chauveau :

« Comment je faisais ? Quand on monte ? Ah ben non, rien, c'était juste valider mon voyage. Et bien oui, parce que je me suis fait avoir les premières fois ! [...] Je devais télécharger [mes

tickets de transport] à la borne avant de monter. Et dans les premiers temps où il y a eu le tram, je l'ai pris, j'ai validé ou je sais plus... Ah, je trouve plus le terme : quand on passe la carte. Puisqu'il y en a qui les passe [les cartes de transport] sans même les enlever [du sac]. Ils passent comme ça avec leur sac. Donc moi je passe ma carte, je n'entends rien, je repasse ! Ah bah oui, deux voyages ! Je savais pas. Les bus, ça faisait pas ça. Les bus, fallait rentrer sa carte dans quelque chose. »

Mme Chauveau, 71 ans, ancienne employée, mariée

Madame Chauveau n'est pas la seule à avoir rencontré quelques difficultés lors de la validation de sa nouvelle carte. Nous verrons par la suite que ce changement peut contraindre fortement l'accès au réseau de transport urbain.

Un autre exemple de carte magnétique, bien antérieur aux titres de transport, est également un sujet de discussion, placé comme une transformation récente des moyens de paiement : la carte bancaire. Ainsi, deux personnes rencontrées payent exclusivement par chèque ou espèces. Madame Rivet s'étonne :

« Tout le monde paye par carte bancaire maintenant. Les petits-enfants, ils savent même pas que les chèques existent. D'après ce qu'ils nous disent, ils font jamais de chèque.

Mme Rivet, 80 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

Alors que la carte comme moyen de paiement dématérialisé semble intégrée dans les usages courants des jeunes générations, elle constitue pour des personnes plus âgées une technologie moderne à laquelle elles n'ont pas, ou pas encore adhéré. L'essor du recours aux modes de paiements digitaux, qualifié de « triomphe des cartes de crédit » (Haesler, 1991, p. 121), s'effectue en parallèle d'un déclin de l'utilisation des espèces et des chèques qui chute depuis les années 2000 (Danieli, 2023). Ces transformations de choix de moyens de paiements se diffusent ainsi auprès des client·es plus âgé·es. Le jour de l'entretien, deux femmes rencontrées ont prévu de commander une carte bleue, en prévision du jour où les chèques ne seront plus acceptés. Madame Blandy échange avec Monsieur Blanchon à ce propos :

« J'ai pas de carte. J'en ai encore pas. J'attends que [ma fille] m'emmène à Dijon pour aller à la banque pour me faire faire une carte. Mais je ne sais pas quand elle... »

Mme Blandy, 82 ans, employée et au foyer, veuve

« Mais on va bientôt avoir plus le choix, les chèques de plus en plus ils vont être refusés partout. Parce qu'il y a trop de fraudes. »

M. Blanchon, 73 ans, ancien employé, marié

Plus récemment, les paiements effectués sur un téléphone mobile constituent également une évolution des moyens de paiement. Ce moyen de paiement a été mentionné par une seule personne de l'enquête. Les moyens de paiements digitaux, rapidement banalisés, ont aspiré les autres moyens de paiement en s'imposant comme une norme pour de nombreuses formes d'approvisionnement⁴⁵.

⁴⁵ Ce n'est pas le cas du marché où les espèces restent une norme dominante pour le paiement (Danieli, 2023).

La carte devient progressivement incontournable, notamment pour procéder aux achats auprès d’automates. Les personnes plus âgées doivent alors s’adapter à ces transformations de moyens de paiement pour continuer à avoir accès à certains magasins ou pour utiliser des services de transports collectifs. C’est le cas des formes d’approvisionnement en ligne pour lesquelles le paiement est effectué quasi exclusivement par des moyens dématérialisés, seuls 3 % des paiements étant en espèces (Daneili, 2023).

1.3. Essor du e-commerce et élargissement potentiel des possibilités de recours aux achats à distance

1.3.1. *Transformation numérique des services de ventes par correspondance*

L’émergence de la vente en ligne impliquant des services de livraison peut bouleverser des univers d’approvisionnement établis. Dans certains cas, ces services numériques s’ajoutent à une offre existante, c’est le cas de la grande distribution et la plupart des enseignes. Dans d’autres cas en revanche, ils se substituent à d’anciennes formes de vente par correspondance (Encadré 2).

Encadré 2 : Le développement de la vente par correspondance (VPC) en France

La vente par correspondance s’est développée en France lors de la seconde moitié du 19^e siècle, avec le premier grand magasin parisien *Au Bon Marché* qui diffuse à l’échelle nationale, un catalogue « dont le succès va croissant dans une France à dominance rurale commercialement sous-équipée » (Desaegher, Siouffi, 1993, p. 56). Dans les années 1920-1930, les entreprises manufacturières telles que La Redoute ou Blanche Porte profitent cette formule de vente par correspondance pour vendre leurs produits. À partir des années 1960, face à la concurrence montante des grandes surfaces, ces entreprises de VPC, dans sillage de La Redoute, abandonnent leurs activités industrielles pour se concentrer sur la distribution. Puis, à la fin du 20^e et au début du 21^e siècle, elles développent une alternative numérique avec un site de vente en ligne. La Redoute se dote d’un site internet à la fin des années 1990. Le catalogue est alors dédoublé en une version papier et une version numérique. Les ventes sur internet sont d’abord timides et ne représentent qu’une faible part de marché. Mais en 2016, La Redoute figure en 7^{ème} place des sites de e-commerce les plus visités⁴⁶ en France. Aujourd’hui les achats par correspondance sont devenus minoritaires et le catalogue n’est plus systématiquement envoyé. Pour le recevoir, il faut en faire la demande sur le site internet, auquel il est nécessaire de s’inscrire avec une adresse mail. Les commandes sont toujours possibles au format papier, mais l’entreprise encourage les achats en ligne.

⁴⁶ « Top 15 audience des sites e-commerce France au 1er trimestre 2016 », sur EmarketerZ, 8 juin 2016 (consulté le 13 février 2024).

Les entreprises traditionnelles de la vente par correspondance suivent le même processus de digitalisation. Les achats en ligne tendent progressivement à remplacer les commandes par téléphone ou par bons postaux. Madame Riblet relève la disparition des catalogues papier reçus par La Poste aujourd'hui dématérialisés et accessibles virtuellement sur le site de la marque :

« Par exemple, moi j'achète par correspondance, et ben maintenant, y'a des maisons où vous ne pouvez pas acheter si vous n'avez pas internet. La Camif⁴⁷, on peut pas acheter si on a pas internet, la redoute, ils font par internet, voyez, ça va se réduire petit à petit. Et tous les autres, c'est par internet. »

Mme Riblet, 73 ans, ancienne cadre, mariée

Le verbe « réduire » employé par Madame décrit la diminution progressive du nombre de services de vente à distance sans internet. Pour les personnes ne faisant pas usage des TIC, la dématérialisation de l'offre correspond alors à une perte d'accessibilité.

1.3.2. *Diversification de l'offre d'achat à distance et multiplication des acteur·rices du e-commerce*

Les acteur·rices traditionnel·les de la vente par correspondance sont loin d'être les seuls à avoir développé une offre de vente sur internet. La grande majorité des enseignes déjà fréquentées physiquement par les personnes rencontrées se dotent d'une offre en ligne et élargissent leur présence sur le marché, à la fois physique et virtuelle.

De plus, les années 2000 voient l'émergence de nombreuses plateformes de vente en ligne proposant différents services. D'autres acteur·rices que ceux·lles traditionnellement présentes dans le marché du e-commerce émergent, notamment ceux·lles proposant une offre en ligne exclusivement. Les plateformes de e-commerce généralistes deviennent des points d'approvisionnement réguliers. Tout comme la femme de Monsieur Laborie, plusieurs personnes mentionnent leurs achats sur Amazon :

« Oui, oui, ma fille et ma femme achètent des vêtements en ligne, des chaussures, des tas de choses... Avec Amazon on achète pas mal de choses. »

M. Laborie, 73 ans, ancien cadre, marié

Ces plateformes proposent une livraison à domicile et couvrent l'ensemble du territoire, un service dont Madame et Monsieur Blanchon profitent :

« Madame : Mais oui, quand on a besoin. Bon ben nous, bon, on est Amazon, pas mal. Parce que comme ça, au niveau livraison, c'est vraiment, on trouve, les meilleurs. Parce que franchement, oui. Et puis y'a tout quoi ! On choisit.

⁴⁷ Camif est une entreprise de commerce en ligne spécialisée dans l'aménagement de la maison

Monsieur : Par exemple, on a acheté une imprimante à la FNAC à Dijon. Au moment où je veux acheter les cartouches : ils ne le font pas à la FNAC. Donc on les a trouvés que sur Amazon par exemple. »

*Mme et M. Blanchon, 70 et 73 ans,
ancienne profession intermédiaire, ancien employé, marié-es*

Certaines commandes sont effectuées directement sur les sites internet des marques appréciées, comme Madame Apolinar qui « commande chez Doktor Pierre Ricot, des produits de maquillage ». Les distributeurs en ligne de produits d’occasion sont également mentionnés, les sites marchands entre particulier, tels que leboncoin ou Vinted, font leur apparition dans l’univers d’approvisionnement de certains ménages.

2. Les effets attribués à la digitalisation conditionnent les perceptions : entre indifférence, adhésion et opposition

D’un rejet des technologies à une adoption totale, cette seconde partie tend à dessiner les multiples représentations associées à la dématérialisation et l’automatisation des services de mobilité et d’approvisionnement. Ces représentations se fondent sur les effets que les personnes plus âgées attribuent aux évolutions liées à la numérisation. Nous comprenons ainsi que leurs perceptions dépendent des représentations des effets produits sur le territoire et sur leurs pratiques d’approvisionnement. Ces perceptions sont plurielles et chaque sous-partie précise un point de vue adopté par une part des personnes rencontrées. Les perceptions se rejoignent ou s’opposent, mais éclairent toujours sur la grande hétérogénéité des personnes plus âgées.

2.1. Les personnes vieillissantes évaluent les conséquences des transformations numériques sur leur territoire

Lors de quelques entretiens, les transformations liées au numérique n’ont pas été mentionnées de manière spontanée. Aucune offre en ligne n’est évoquée, ni aucune évolution ou digitalisation de mode de paiement. Interrogées alors sur le sujet, ces personnes nous informent qu’elles ne se sentent pas concernées par ces évolutions. Elles ne formulent d’avis ni positif ni négatif des conséquences perçues des évolutions numériques. Elles sont une minorité dans notre enquête. Leur posture face à la digitalisation des offres commerciales et des services de transport est détaillée à la fin de ce chapitre.

2.1.1. Une dématérialisation associée à la disparition des magasins avec du personnel

La grande majorité des personnes plus âgées évaluent les conséquences de la digitalisation de la société, sur lesquelles se fondent leurs perceptions. Comme Madame Martinache, elles tiennent compte de l'ensemble des effets de la dématérialisation de l'offre commerciale sur le territoire :

« Parce qu'il faut voir la chaîne, c'est pas que je commande et puis ça arrive à la maison. Y'a tout ce qui découle de ce qui était fait sur place, c'est ça qui est... Et moi, ça me gêne, ça me gêne. »

Mme Martinache, 78 ans, ancienne employée, mariée

Elle prononce ces mots après avoir fait l'inventaire des commerçant·es des marchés et foires des environs qui ont disparu et les difficultés financières des magasins encore existant dans les bourgs qu'elle fréquente. Madame Martinache, comme de nombreuses personnes rencontrées attribue au développement du e-commerce la responsabilité de la diminution des points de ventes physiques et la disparition d'une médiation humaine en ces points. L'installation des bornes automatiques et la possibilité d'acheter les billets de train en ligne sont évoquées systématiquement en parallèle d'une suppression de guichet de vente avec un·e interlocuteur·rice humain·e. Monsieur Bonjean fait le constat d'une réduction de nombre de guichets pour se procurer des titres de transport à la gare de Limoges.

Dans certains lieux, la réduction du nombre de guichets conduit à leur disparition totale, comme c'est par exemple le cas sur la commune de Blaisy-Bas. Voilà plusieurs décennies que la gare de la commune n'est plus occupée par un·e agent·e de la SNCF, il n'était donc plus possible d'acheter un billet de train à un guichet de la gare. Pendant plusieurs années, l'épicerie « Chez les Filles » proposait des billets de TER pour se rendre à Dijon mais ce n'est plus le cas depuis quelques années. Les alternatives proposées sont alors l'automate présent sur le quai et l'achat en ligne des billets. Les deux options semblent peu convaincantes pour Madame Blattner et Monsieur Blanco :

« Madame : Parce que pendant un moment, les filles, elles le faisaient dans le commerce. Mais après ça est arrêté. C'est la SNCF qui donnait plus les... Elle avait un appareil pour les faire. La SNCF l'a repris. Je n'ai pas... »

Mme Blattner, 82 ans, ancienne ouvrière, divorcée

« Monsieur : Ils ont mis un distributeur, mais une fois sur 10 il est en panne. »

M. Blanco, ancien ouvrier, divorcé, en concubinage

L'automatisation et la digitalisation de la vente des billets de train sont déplorées par l'ensemble des personnes rencontrées. Elles rencontrent alors plus ou moins de difficultés à se procurer un billet de train.

La perception négative du e-commerce chez certaines personnes rencontrées se fonde sur son effet néfaste sur l'offre commerciale locale, fortement valorisée par les personnes plus âgées des espaces

peu denses (chapitre 4.3.). Le déclin des commerces dans la commune et les communes aux alentours serait alors accentué par une concurrence de l’offre en ligne. La diminution du nombre de magasins est, selon Madame Martinage, une situation catastrophique liée à la digitalisation de l’offre :

« Oh oui, non, mais ça ferme, c'est... D'ailleurs à la foire expo, ils ont dit qu'il y avait treize vendeurs de meubles et sur les treize, il en reste trois, les autres ont fermé. On va, on ira, je pense à la catastrophe. [...] Et il y a aussi le internet, internet qui va finir de déglinguer le système. »

Mme Martinache, 78 ans, ancienne employée, mariée

Au-delà des sites de ventes en ligne, leur clientèle, toujours grandissante, est tenue pour responsable de la recomposition de l’offre commerciale. Selon Monsieur et Madame Blau, les pratiques d’une génération de personnes plus jeunes, notamment celles ayant recours au drive, ont provoqué la fermeture progressive des commerces de Blaisy-Bas et de la dernière épicerie de la commune :

« Madame : C'est les jeunes qui font le tort parce que pendant le confinement, il y avait le commerce à Blaisy, elle avait du monde comme ça ! Tout le monde, tout le monde y allait, les jeunes, tout le monde. Du jour où tout le monde est reparti, tout le monde a acheté à Dijon, bah le long de leur trajet et tout, quoi, ou en Drive.

Monsieur : Ben beaucoup de gens du pays travaillent à Dijon.

Madame : Alors ça le Drive, ça fait du mal le Drive. »

Mme et M. Blau, 75 ans, ancienne commerçante, ancien ouvrier, marié-es

Le tort et le mal sont causés par les utilisateur·rices du drive à la présence des commerces dans les territoires ruraux polarisés, mais également aux gérant·es de ces commerces. Les personnes rencontrées semblent ainsi particulièrement sensibles aux effets négatifs perçus du e-commerce sur l’offre locale.

2.1.2. *Un impact jugé négatif sur l’emploi*

Dans la continuité de ces raisonnements, selon les représentations d’un tiers des personnes rencontrées, la digitalisation des services commerciaux augmente le chômage à l’échelle locale. En effet, la réduction de la surface et du nombre de commerces physiques correspond à autant d’emplois supprimés. Nous retrouvons cette idée dans le discours de Monsieur Bonjean, mentionné précédemment qui éclaire son idée sur la réduction des guichets de vente :

« De toute façon, aller à la gare prendre un billet de train, c'est galère hein ! On ne peut plus se garer ! À Limoges, on ne peut plus se garer devant la gare. Après, avant il y avait quatre ou cinq guichets, maintenant, il y en a 1 ou 2. On fait tout pour que les gens aillent, pour que les gens se servent d'internet. Et après, on supprimera des postes, des gens seront au chômage. »

M. Bonjean, 73 ans, ancien cadre, marié

La suppression des emplois liée à la fermeture des commerces physiques est renforcée, selon plusieurs personnes rencontrées, par l'émergence des modes de paiement en autonomie. Madame Rembaud souligne les conséquences néfastes qu'elle associe aux caisses automatiques :

« Moi non, non. Moi, je trouve que ça enlève du personnel et il y a assez de chômage comme ça. Je [ne] trouve pas ça normal, mais bon. Après, chacun fait comme il veut. Ça peut être intéressant quand on est pressé d'aller à une caisse automatique. Ça, je [ne] dis pas le contraire, mais. »

Mme Rembaud, 67 ans, ancienne artisane, mariée

Or, nous avons observé au chapitre précédent la préoccupation importante de nombreuses personnes rencontrées de l'emploi local et une anxiété face au chômage des plus jeunes. Les conséquences perçues du e-commerce nourrissent ces représentations défavorables aux territoires et aux personnes, associées à la dématérialisation et à l'automatisation des formats de ventes.

2.1.3. Mais des appréciations plus favorables pour certains usages des TIC

Une petite dizaine de personnes rencontrées distinguent différents usages possibles des TIC, notamment pour s'approvisionner. Ainsi, malgré une perception parfois très négative du e-commerce, les outils numériques peuvent être employés afin de développer l'offre locale et agir sur le territoire tout en adoptant une consommation considérée comme éthique. C'est notamment le cas du site AmapJ⁴⁸ développé pour faciliter l'organisation et les commandes des associations pour le maintien d'une agriculture paysanne (Amap) partout en France. Il est utilisé par les travailleuses bénévoles de l'Amap d'Arc-sur-Tille et permet de faire le lien entre tous les acteur·rices de l'association : responsables, adhérent·es et producteur·rices. Madame Archer évoque avec engouement son intérêt pour AmapJ. Après avoir pris l'outil en main, elle n'a plus rencontré de difficulté à effectuer des commandes sur ce site. Madame Archer passe ses commandes en ligne, et paie dans un second temps directement aux producteurs. Par ailleurs, elle n'effectue aucun autre achat, ou ne passe aucune autre commande sur internet, exception faite de compléments alimentaires accessibles uniquement en ligne.

La distinction entre différentes formes d'approvisionnement en ligne est également effectuée par Monsieur et Madame Curiel. Pour rappel, le couple se définit comme libertaire et milite localement pour valoriser une production locale et des formes d'approvisionnement en circuit court. Les outils numériques sont alors un support à leur consommation engagée (chapitre 4.3.) dans la mesure où les commandes passées au drive agricole de la commune voisine, une forme d'approvisionnement qui correspond à leurs valeurs : « la proximité avec le producteur et le soutien à l'activité locale dans

⁴⁸ <https://amapj.fr/>

certains cas, la qualité du produit et son origine plus fréquemment ; le prix et le rejet de la grande distribution parfois » (Deprez, 2016, p. 86). Les représentations positives associées à cette forme de drive spécifique sont opposées à celles des grandes plateformes de vente en ligne sur lesquelles les achats sont effectués par Madame Curiel, avec un sentiment de culpabilité :

« Enquêtrice : Et vous achetez d'autres choses en ligne ?

Madame : Oui, des fois, Amazon. [Rires]. Tout le monde a ses contradictions ! Et nous une ou deux fois on a acheté sur Amazon, entre autres des livres. J'ai honte, mais parce qu'il nous les fallait livrés en Angleterre. Quand on voit le prix de La Poste pour livrer en Angleterre, chaque fois qu'on envoie des paquets en Angleterre, on paye plus cher de livraison que ce qu'il y a dans le paquet. J'en avais un peu jusque-là. À Noël, il fallait envoyer trois bouquins, donc à des adresses différentes, donc je suis passée par Amazon. Il y a un deal avec notre voisin. On a un petit voisin qui escroque Amazon. Le constat est [qu'on a] un peu plus la conscience tranquille. »

Mme Curiel, 72 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

Les prix très compétitifs de la livraison proposés par l’entreprise ont poussé Madame Curiel à trahir ses convictions. Il n’en demeure pas moins qu’elle considère le modèle d’Amazon en contradiction avec ses valeurs et sa consommation engagée. Dans le cas du drive agricole ou d’AmapJ, les commandes numériques permettent de prolonger un mode de consommation socialement responsable, à savoir qui prend en compte les conséquences de ses pratiques de consommation pour induire des changements sociétaux (François & Valette-Florence, 2006) qu’elles adoptent et revendiquent à travers leurs pratiques de consommation (chapitre 4.3.).

Les discours recueillis éclairent sur l’importance du lien au territoire sur le rapport aux modes d’approvisionnement virtuel, mise en lumière par Sajous et ses collègues (2015). L’usage des TIC est perçu positivement dans la mesure où il permet d’accéder à de nouvelles ressources territoriales pour s’approvisionner. En ce sens, les outils numériques participent alors de l’appropriation du territoire et la valorisation de l’espace de proximité en accentuant les connexions entre les résident·es et producteur·rices local·es. Les observations issues de notre étude sur les personnes âgées corroborent des résultats de recherches mettant en avant la consolidation des sociabilités et les liens avec le territoire par les outils numériques, à la fois dans les espaces périurbains (Sajous, 2015) ou ruraux (Beauchamps & Trelu, 2017). Les effets sur le territoire attribués à la digitalisation des offres commerciales et des services de mobilité s’étendent également au niveau d’accessibilité des points d’approvisionnement.

2.2. Les conséquences de la digitalisation sur les pratiques d'approvisionnement et sur l'accessibilité

2.2.1. *Des transformations numériques synonymes de perte d'accessibilité*

La diminution des commerces de proximité ainsi que la suppression des guichets de vente pour les billets de train participent, selon les personnes rencontrées, d'une perte de lien social dans les relations lors de l'activité d'approvisionnement. Nous avons évoqué l'importance des relations entretenues avec les vendeur·ses ou commerçant·es ainsi que celle des commerces, petites épiceries ou supermarchés, considérés comme des lieux propices aux interactions sociales par une partie des personnes rencontrées. Si l'essor du e-commerce est perçu comme étant à l'origine de ces fermetures, comme le formulent plusieurs enquêtées, il est également responsable de la disparition de moments d'échanges et de sociabilités.

Le terme de « déshumanisation » est employé pour qualifier le changement de la nature du passage en caisse avec l'émergence des caisses automatiques. La diminution du personnel est synonyme de réduction des interactions sociales dans les magasins, appréciées d'une partie des personnes plus âgées. Les discussions qui se déroulent avec les hôtesses de caisses, chères à Madame Blaque ne sont plus possibles en face d'un automate. Monsieur Bonjean tient également à ces moments d'échange :

« On déshumanise complètement. Allez faire ses courses, discuter, je ne sais pas moi, discuter deux minutes à une caisse, c'est... Ça fait partie des rapports humains, quoi. Si c'est pour balancer un truc dans un scanner... »

M. Bonjean, 73 ans, ancien cadre, marié

Les lieux d'achats sont pour Monsieur Bonjean des lieux de sociabilité où il retrouve ami·es et commerçant·es pour discuter. Dans une autre recherche menée en Suisse, ces évolutions sont également regrettées par les résident·es âgés de Genève et sa périphérie qui évitent les caisses automatiques et privilégient les relations avec les vendeur·ses (Riom, 2018). L'importance de ces rapports ou liens tenus (Delm, 2017) avec les commerçant·es accentue le rejet de ce que les personnes enquêtées qualifient de déshumanisation. Des personnes plus jeunes de Nouvelle-Zélande, soulignent également la perte des interactions sociales en référence au manque « le sentiment d'amusement et l'expérience de loisir dans les achats en ligne » (Kedia *et al.*, 2017, p. 593) des e-consommateur·rices.

S'adapter à l'automatisation du paiement ou à la dématérialisation de certaines formes de vente nécessite une aisance pour les outils technologiques et un usage des TIC. Comprendre le fonctionnement d'un automate, savoir où et comment payer et loin d'être instinctif et apparaît être

un obstacle important. Pour les personnes peu familières de ces modes de paiement, ces offres ne sont plus accessibles, elles sortent de leur univers d’approvisionnement. Reprenons l’exemple de Monsieur Cuvilier face au distributeur automatique des bouteilles de gaz. L’usage de l’automate provoque de la confusion :

« Avec la carte, on doit pouvoir récupérer la bouteille. Mais comment ? Comment faire pour aller chercher la bouteille puisqu’il y a une clef, c’est fermé au cadenas ! Il y a une clef ? Je ne sais pas. »

M Cuvilier, 77 ans, ancien employé, marié

Le système de paiement subitement remplacé, il n’est plus possible pour Monsieur Cuvilier de continuer d’acheter ses bouteilles comme il l’a toujours fait. Il est alors contraint de trouver un point d’approvisionnement alternatif. De son côté, Madame Curiel se déclare « inadaptée » à se servir des caisses automatiques qui « s’arrêtent tout le temps », car elle « n’appuie jamais sur les bons boutons ».

Les achats auprès des entreprises de vente par correspondance qui ne proposent plus de catalogue papier et de commande par téléphone sont arrêtés pour les personnes non-internautes. Madame Blaque se retrouve alors privée d’une offre devenue exclusivement numérique :

« Enquêtrice : Et là, vous dites qu’il y avait des camions, il y avait La Redoute, y’avait tout ça, ça vous le faites encore ?

Madame : Non, parce qu’il y a plus de catalogue, il faut aller sur internet, alors je le fais plus. Je le fais plus. »

Mme Blaque, 74 ans, ancienne employée et au foyer, mariée

Les situations précédentes sont partagées par une moitié des personnes rencontrées. Pour elles, les transformations digitales à l’œuvre dans l’offre commerciale entraînent une perte d’accessibilité. Un accès numérique à ces formes de ventes leur fait défaut.

La digitalisation dans le secteur des transports peut également contraindre les déplacements et donc altérer l’accès aux magasins. Nous avons évoqué, l’évolution de la billettique des transports de l’agglomération dijonnaise qui intègre de nouveaux supports magnétiques remplaçant les tickets en carton. Pour Madame Blaque, ce changement a opéré un tournant dans son usage de ce mode de déplacements :

« Non, parce que j’ai peur de ne pas savoir composer. J’ai une carte, le pire de tout ! J’ai une carte ! Le bus je n’avais pas peur, parce que tu mettais le ticket, j’avais tout le temps des cartes. Et là, j’ai une carte pour prendre le tram ou le bus et je ne m’en suis jamais servie. Je pense pas que ça soit dur [...] Mais j’ai jamais osé le faire. »

Finalement, Madame Blaque n’a plus repris le réseau de transports urbain pour ses déplacements dans Dijon. De même, l’usage du train au départ de Blaisy-Bas peut être compromis lorsque les alternatives offertes pour l’achat du billet sont soit la borne automatique du quai, soit une

commande en ligne. Six passagères ou anciennes passagères du TER mentionnent leurs expériences décevantes face à cet automate, à l'instar de Madame Blanquefort. Non motorisée depuis toujours, elle fut une grande usagère du train. Peu de temps après l'installation de l'automate, accompagnée d'une amie, elle a essayé d'acheter un billet de train. Madame Blanquefort livre avoir fait une « mauvaise manipulation » et s'est dit : « tu n'y vas plus ! ». À la suite de son essai infructueux, elle a pris la décision de ne pas renouveler l'expérience. Pour Madame Blattner aussi il est devenu compliqué de se procurer des billets de TER :

« Madame : Alors oh dis, avec le distributeur avec la carte, moi je n'aimais pas, j'y connaissais rien du tout ! Après mon gendre me le faisait. Je lui ai dit de me le sortir : quand j'en ai besoin d'un, il me le sort sur l'ordinateur. »

Mme Blattner, 82 ans, ancienne ouvrière, divorcée

Mesdames Blattner et Blanquefort, tout comme six autres résidentes de Blaisy-Bas, ne sont pas équipées d'ordinateur ni de tablette. Elles dépendent désormais de leur entourage à qui elles délèguent l'achat des billets en ligne. Déléguer les empêche de se décider spontanément de se rendre à Dijon pour faire des achats, comme elles aimaient bien le faire pourtant. Les nouvelles contraintes induites par la digitalisation des réseaux de transport participent donc de la reconfiguration spatiale des territoires d'approvisionnement (chapitre 4.2.). Les difficultés rencontrées pour obtenir un titre de transport, que ce soit pour le bus, le tram ou le TER compliquent l'accès à Dijon et les déplacements qui y sont réalisés notamment pour s'approvisionner.

2.2.2. Une adhésion à de nouvelles formes d'approvisionnement en ligne appréciées

À l'opposé des cas ci-dessus, pour les personnes utilisatrices des outils technologiques, la vente en ligne permet d'élargir l'offre accessible et représente de nouvelles opportunités. Comme tous·tes les client·es du e-commerce, les personnes âgées qui font l'expérience des achats en ligne accèdent en effet à une offre commerciale avec une plus grande diversité de marques, de qualités, de prix et de produits que celle proposée dans les commerces physiques fréquentés. Ainsi, cinq personnes rencontrées déclarent effectuer des achats en ligne de manière régulière, que ce soit auprès d'entreprises spécialisées dans le e-commerce ou de la grande distribution proposant un service de vente en ligne. La mobilité virtuelle, qui s'ajoute à la mobilité physique (Belton Chevallier & de Coninck, 2007) leur permet d'accéder à des produits qui ne sont pas vendus localement, mais dont la commande se fait sur internet exclusivement. Tout comme Madame Archer, quatre autres personnes rencontrées annoncent également trouver uniquement en ligne des compléments alimentaires prescrits par le médecin, dont Monsieur Astie :

« Non. Non, il y a juste les produits, des compléments alimentaires, mais dans un but euh... médical. Parce que le médecin m'a prescrit des compléments alimentaires effectivement,

qu’on ne trouve pas, qu’on est obligé d’acheter directement au laboratoire. [...] Non pas vraiment non. Non, on n’achète pas sur internet, à part ce qu’on est obligé d’acheter, en laboratoire, c’est tout. »

M. Astie, 79 ans, ancien cadre, marié

Pour Madame Bonnefous, commander en ligne lui permet de trouver les produits qui ne sont aujourd’hui plus commercialisés. Souhaitant changer le filtre d’une cafetière « qui a 54 ans », elle s’est rendue dans une dizaine de magasins différents avant de trouver le bon modèle sur un site internet. L’essor des achats en ligne constitue donc une opportunité, au même titre que l’apparition de nouvelles offres commerciales sur le territoire. Les personnes accèdent ainsi à un panel de produits beaucoup plus diversifié, rassemblant tout ce qu’il est possible de trouver sur internet. Les technologies numériques appuient également les services de drives fermiers ou d’Amap appréciés par une partie des personnes rencontrées.

À une diversification de l’offre accessible en ligne s’ajoute également une plus grande souplesse temporelle pour réaliser des achats. Madame Blaisel perçoit ce gain de flexibilité lorsqu’elle réserve ses billets de train. Elle raconte :

« Quand je revenais de Briançon, je n’avais pas pris Dijon - Blaisy parce que ce n’était pas toujours évident. On ne sait jamais trop quand on change quatre, cinq fois de train dans un parcours, si on va arriver à l’heure à la gare de Dijon. Donc du coup, j’attendais le dernier moment, j’ai vu que j’étais à l’heure, donc j’ai réussi, sur mon smartphone, à acheter, voilà, mon billet de train Dijon-Blaisy. »

Mme Blaisel, 74 ans, ancienne employée, mariée

Pouvoir commander son billet de TER sur son smartphone au dernier moment lui permet d’anticiper des retards éventuels sur la ligne et adapter son trajet. Les avantages perçus des applications numériques, tels que l’abondance et la diversité de l’offre ou des prix plus avantageux sont identiques à ceux exprimés par les générations plus jeunes (Pernot & Aguiléra, 2017). Madame Blaisel apprécie ici la grande flexibilité proposée par l’application numérique qui lui permet d’effectuer un achat durant son déplacement.

Enfin, contrairement aux perceptions négatives de l’automatisation telles que l’affaiblissement économique sur le territoire local ou la perte d’accessibilité à certains commerces ou services de transport, d’autres discours appuient les avantages de la digitalisation. Ils sont prononcés par la catégorie de personnes qui n’apprécient guère faire des achats en supermarché et ont une aisance certaine pour les outils technologiques. Monsieur Blanco profite du gain de temps offert par les caisses automatiques :

« Quand y’a pas grand-chose, moi je passe surtout par les caisses automatiques, quand y’a pas grand-chose. Les cartes bancaires aussi c’est pratique. Puis c’est encore plus pratique maintenant qu’ils ont fait le sans contact, c’est encore mieux.

[...]

Oh bah oui, ça va plus vite. Si on n'a pas de raison de faire la queue. »

M. Blanco, ancien ouvrier, divorcé, en concubinage

Pour Madame Quentin, l'usage d'un mode de lecture automatique des articles remonte à plusieurs années. Depuis son apparition, elle utilise le système de *self-scanning* des produits dont elle scanne les codes-barres au fur et à mesure de son cheminement à l'intérieur des grandes surfaces :

« Et là, il y a le système de la topette, qu'on peut utiliser. Et moi, je l'utilise tout le temps parce que je fais les courses une fois par semaine, c'est vrai que j'ai au moins 3 sacs et donc ça évite de sortir, de remettre et tout. »

Mme Quentin, 74 ans, ancienne cadre, mariée

Ce système digital in-store est promu par les enseignes comme un gain de temps lors du passage en caisse, sans devoir faire la queue. Madame Quentin profite du *self-scanning* pour ne pas avoir à sortir toutes ses provisions du sac. Les avantages perçus sont partagés avec différentes classes d'âge. Une étude étatsunienne met en évidence que l'âge n'a pas d'effet sur l'usage de la *scannette* lors des achats en magasin (Dabholkar *et al.*, 2003).

Tout comme les personnes plus jeunes, des personnes plus âgées ont recours aux outils technologiques et numériques afin d'optimiser leur temps dédié à l'approvisionnement (Pernot & Aguiléra, 2017). Certaines sollicitent alors les TIC comme stratégies d'adaptation à une diminution de leur accessibilité aux commerces et à l'expérience du vieillissement.

Comme vu à la fin de la partie précédente, les évolutions de la digitalisation ne sont pas systématiquement perçues comme des changements qui bouleversent les pratiques d'approvisionnement. Au contraire, certaines personnes rencontrées se saisissent de nouvelles opportunités pour élargir virtuellement leur univers d'approvisionnement. L'accessibilité à une offre en ligne peut être un levier pour prolonger l'approvisionnement lorsque les déplacements physiques se compliquent avec l'âge. Dans les espaces peu denses, l'éloignement géographique de certains commerces pourrait s'équilibrer avec un accès facilité aux espaces numériques. Passer des commandes en ligne et se faire livrer les produits peuvent constituer des stratégies d'adaptation au vieillissement et aux évolutions de l'offre commerciale physique. Divers usages des TIC sont ainsi observés pour maintenir une autonomie pour s'approvisionner. Toutefois, ces stratégies ne peuvent pas être employées par toutes et tous. Les personnes plus âgées qui rencontrent des difficultés à se servir des outils numériques, à se repérer sur internet, à se sentir suffisamment confiantes pour payer en ligne sont dans l'incapacité de se saisir de ces nouvelles opportunités. Enfin, nous mettons également en lumière les réflexions menées par certaines personnes rencontrées qui les ont conduites à refuser l'usage des TIC pour s'approvisionner.

3. La digitalisation : vecteur d’autonomie ou responsable d’une perte d’autonomie ?

3.1. Les technologies numériques : un support pour des stratégies d’adaptation

Les outils numériques et les services d’achat en ligne, avec livraison à domicile ou retrait en un point fixe, permettent un élargissement des univers d’approvisionnement. Dans certaines situations, ces solutions numériques accompagnent le maintien d’un approvisionnement autonome en vieillissant.

3.1.1. Une évolution des pratiques en ligne en parallèle des évolutions de l’offre en ligne

Chez une dizaine de personnes rencontrées, le changement des pratiques d’approvisionnement se fait au même rythme que les évolutions de l’offre commerciale. L’apparition des formes de vente en ligne dans l’univers d’approvisionnement ne résulte pas de stratégie à proprement parler. Leur usage ne répond pas à des contraintes. Déjà utilisatrices des outils numériques, elles ont mobilisé les TIC lors de leur vie professionnelle⁴⁹ pour différents usages. Par la suite, elles ont complété leurs connaissances informatiques dans l’exercice de responsabilités associatives. Faire des achats sur internet représente pour elles un usage parmi d’autres. Elles profitent ainsi d’une offre en ligne pour élargir leur accessibilité aux commerces physiques et virtuels. Leurs pratiques d’achat en ligne ne se distinguent pas de celles des générations plus jeunes : elles sont des e-consommatrices comme les autres. Sur internet, elles trouvent des produits spécifiques vendus exclusivement en ligne. Monsieur Blanco collectionne les figurines de camions, internet lui permet d’élargir sa collection :

« Bah tiens ! Pour les collections de camions comme ça. Quand j'en trouve pas dans les brocantes, quand j'en trouve pas dans les bourses de camions pis que j'en vois sur internet, ben je les commande. »

M. Blanco, ancien ouvrier, divorcé, en concubinage

Madame et Monsieur Blanchon font fréquemment des achats en ligne, et ce, depuis plusieurs années. Ils ont essayé différentes plateformes de vente, comparé les sites, et choisi ce qui leur convenait le mieux. Interrogée sur ses pratiques à la suite de l’évolution des ventes par correspondance, la réponse de Madame Marin est simple : « internet ! ». Lors de l’entretien, la dernière recherche en ligne de Monsieur Marin pour un achat remonte à quelques heures :

« Tout à l'heure-là j'ai un robinet qui est tombé en panne. J'étais sur internet, j'ai trouvé l'article. Bon. Je ne l'ai pas encore commandé, mais je dois dire qu'en quelques minutes, j'ai trouvé ce que je cherchais, ce que je voulais. »

M. Marin, 75 ans, ancien cadre, marié

⁴⁹ Nous reviendrons plus tard sur l’influence de l’ancienne profession sur l’usage des TIC à la vieillesse.

Nous retrouvons également dans le comportement d'une partie des personnes rencontrées, des pratiques similaires aux consultations de notices en ligne (Belton Chevallier *et al.*, 2016), qui consistent à fouiller, se renseigner en ligne avant d'effectuer un achat éclairé dans un commerce physique. Madame Blaisel fait des recherches en amont sur le site de la SNCF pour consulter les horaires et les jours envisagés pour un déplacement avant d'acheter ses billets à la gare de Dijon qui propose un guichet avec un·e interlocuteur·rice. Monsieur Bonjean l'illustre également lorsqu'il fait le récit de ses pratiques sur internet :

« Ce que je fais souvent en ligne, c'est de chercher des produits pour voir si ça existe, les aspects techniques, par exemple. Je vais acheter, je ne sais pas un compresseur ou un engin pour dé-mousser le toit par exemple. Bon, je vais aller en ligne regarder quoi. Parce que c'est vrai que quand on bidouille un peu dans internet, on a beaucoup de renseignements. Après l'acheter, si je trouve le même à Casto, même si c'est un tout petit peu plus cher, je pense que j'achèterais pas en ligne. »

M. Bonjean, 73 ans, ancien cadre, marié

Pour Monsieur Marin, se renseigner en amont permet une optimisation des déplacements. Résidant à 15 km de Limoges, il souhaite limiter les allers-retours à destination de la ville et s'assurer en amont qu'il y trouvera bien ce qu'il cherche :

« Mais quand on va sur Limoges, il faut grouper, voilà. Donc avec internet, c'est facile parce que bon, on peut voir les prix, on peut voir les produits, si c'est disponible. Voilà, c'est... »

M. Marin, 75 ans, ancien cadre, marié

En tant que e-consommateur·rices, certaines personnes plus âgées sont à la recherche d'une optimisation spatio-temporelle permise par les services de livraison et de drive. Leurs aspirations sont les mêmes que celles des populations plus jeunes (Belton Chevallier *et al.*, 2016).

3.1.2. *Des possibilités alternatives à une mobilité physique*

Tout comme des plus jeunes générations, les personnes âgées rencontrées perçoivent les avantages du e-commerce lorsqu'il permet de s'affranchir d'une mobilité physique contrainte dans les espaces peu denses, notamment périurbains (Belton Chevallier *et al.*, 2015 ; Sajous *et al.*, 2015 ; Vidal & Rougé, 2011). Qu'elles déclarent ou non des troubles pour marcher ou conduire, elles profitent de la livraison à domicile afin d'éviter des déplacements motivés uniquement par un besoin d'approvisionnement. En effet, nous avons observé une diminution des déplacements vers les grandes centralités urbaines et une plus grande valorisation de l'environnement local. Certaines personnes rencontrées estiment alors plus confortable de rester chez elles et de commander sur internet plutôt que de se rendre jusqu'à l'agglomération pour se procurer un produit particulier. Les achats en ligne de Madame Blanchon sont motivés par une volonté d'éviter des déplacements contraints pour des achats spécifiques tels que les livres :

« On gagne du temps à ne pas aller sur Dijon pour acheter, par exemple, je dis j'ai deux livres à acheter, bon ben, je les achète là [sur Amazon] ! »

Mme Blanchon, 70 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

L’offre de commerces spécialisés comme des librairies, enseignes spécifiques de prêt-à-porter, chocolatiers ou autres, est concentrée au sein de la grande centralité, Limoges ou Dijon. Les distances à parcourir pour se procurer des produits particuliers dans ces magasins sont plus grandes que pour les courses quotidiennes effectuées au supermarché le plus proche. Dans les espaces peu denses, les longues distances pour rejoindre certaines enseignes spécifiques peuvent motiver une commande passée en ligne et livrée à domicile. C’est dans ce contexte que Madame Curiel, qui habite à 20 km de Dijon, reconnaît que « Mais c'est vrai que du coup, c'est plus pratique [internet] quand on est loin. »

En outre, la recherche d’un article précis peut engendrer un grand nombre de déplacements à destination de différents lieux d’achats, ne sachant pas où il pourrait être vendu. Cette mobilité physique, peu agréable, après une réflexion de Monsieur Quentin, peut être évitée avec un accès direct sur Internet :

« Le petit meuble sous la télé, je l'ai acheté sur une plateforme où j'avais trouvé ce que je voulais. Donc, je ne sais même plus ce que c'est comme site. Ça doit être bois dessus bois dessous. C'est pas en fonction de... comment je vais dire c'est parce que c'est un produit qu'on a du mal à trouver, ou alors il faut faire peut être de 10, 12 magasins. J'ai fait plein de magasins de meubles à Quetigny, je n'avais pas trouvé quoi ! »

Mme Quentin, 74 ans, ancienne cadre, mariée

Lorsque la recherche en ligne d’un produit et la comparaison en ligne de l’offre dans différentes enseignes, de différentes marques se substituent aux déplacements de magasin en magasin, de zones commerciales en zones commerciales, les personnes évitent de nombreux kilomètres en voiture, et des déambulations à pied au sein des commerces. Dans les espaces périurbains, l’initiation à des formes d’approvisionnement en ligne peut constituer une réponse à un éloignement spatial des commerces, que cet éloignement soit dû à l’effritement d’une offre locale ou à une relocalisation résidentielle (Belton Chevallier *et al.*, 2016). Les pratiques relevées dans cette partie ne sont pas spécifiques à une population âgée. Le basculement de certains achats vers des modes virtuels participe d’un recentrage des univers d’approvisionnement à proximité du domicile (Vidal & Rougé, 2011). Les avantages attribués aux commandes à distance s’intensifient lorsque la mobilité physique est altérée, soit par des difficultés grandissantes pour conduire ou marcher, soit par des restrictions extérieures comme ce fût le cas lors des confinements.

Les confinements et les restrictions imposées sur les déplacements éclairent bien ces situations où la mobilité physique est limitée. Ainsi, une dizaine de personnes rencontrées ont expérimenté les

commandes en ligne avec livraison à domicile ou des services en drive durant les périodes de confinement. Nous observons ainsi des pratiques similaires à celles de pays nord-américains et européens (Fuentes *et al.*, 2022 ; Hansson *et al.*, 2022 ; Kovalenko, 2020 ; Young *et al.*, 2022) qui dressent une augmentation des e-consommateur·rices âgé·es. En effet, les restrictions imposées sur les pratiques de mobilité, l'impossibilité de se rendre à plusieurs dans les commerces ou encore la crainte d'être contaminé ont conduit certaines personnes à limiter leurs déplacements à destination des lieux d'approvisionnement habituellement fréquentés. C'est ainsi que Madame et Monsieur Blanchon ont passé leur première commande au drive au supermarché :

« Monsieur : On a fait, comment ? Pendant Covid, on a fait, le parking du...

Madame : Oui, ben le drive.

« Monsieur : Le drive, on l'a fait pendant le Covid. »

*M. et Mme Blanchon, 73 et 70 ans,
ancien employé, ancienne profession intermédiaire, marié-es*

En territoire plus dense, dans la proche banlieue de Limoges, Madame et Monsieur Apolinar. ont également eu recours au drive :

« Enquêtrice : Est-ce que vous faites des achats en ligne ?

Madame : On en a fait par la force des choses. On a essayé le drive. [...] Au premier confinement, oui. Au début ça allait, et puis après on était déçu, les produits étaient changés ou pas disponibles. »

Mme Apolinar, 74 ans, ancienne cadre, mariée

Si Monsieur et Madame Apolinar déclarent avoir réalisé leur première commande par la *force des choses*, iels ont poursuivi l'expérience avec d'autres achats en ligne :

« Ben, on a acheté un ordinateur en ligne, au premier confinement. [...] En ligne, j'ai essayé aussi, j'ai commandé deux robes. Mais ça je ne le fais pas d'habitude, c'était à cause du confinement. Et puis, à cause aussi, que, avec les opérations [chirurgicales] qu'ils me font, je suis assez gonflée là. Et puis je me suis dit ce serait mieux d'avoir des robes, que des jupes, des pantalons. Alors, j'ai voulu commander des robes. »

Madame Apolinar souhaitait se procurer des vêtements plus confortables à la suite de ses opérations, à une période durant laquelle les commerces physiques déclarés « non essentiels » étaient fermés. Ayant connaissance de l'offre virtuelle, elle a essayé ce nouveau mode d'approvisionnement pour répondre au mieux à son besoin. Dans cette même démarche, Monsieur Rivet résidant de Rilhac-Lastours a pu « éditer des timbres » ou encore passer des « commandes diverses » en ligne :

« Heureusement qu'on avait internet pendant le confinement »

M. Rivet, 81 ans, ancien cadre, marié

Ces nouvelles·aux e-consommateur·rices ont ainsi profité d'une offre en ligne dans un contexte particulier, celui de la crise sanitaire, lors de laquelle il était impossible de se rendre dans les magasins

habituels. La période de confinement relève d’un caractère temporaire. Ainsi, le recours aux alternatives numériques peut apparaître comme un usage exceptionnel. Pour d’autres personnes, il constitue une solution plus durable pour répondre à un besoin structurel.

Commander en ligne, se faire livrer un panier dans le coffre de sa voiture ou à domicile permet également de limiter des efforts physiques exigés par les achats en magasin. La volonté d’optimiser temporellement et spatialement la mobilité physique liée à l’approvisionnement se renforce lorsque des troubles physiques, cognitifs ou sensoriels apparaissent. Être chez soi pour choisir ses produits, les sélectionner par un clic et payer à distance est une stratégie pour contourner l’exigence de déambuler dans les grandes surfaces, de soulever les produits pour les mettre dans un cabas et de porter son sac jusqu’au véhicule ou jusqu’au domicile. Le e-commerce, et surtout via le drive semble être une solution adaptée pour certaines personnes plus fatiguées ou rencontrant des troubles de motricités. Madame Palomo rencontre de lourdes difficultés à se déplacer « j’ai un genou complètement déformé avec un trou » depuis plusieurs années. Depuis environ 5 ans, elle a changé de forme d’approvisionnement :

« Je me suis mis au drive, donc je commande, voilà. Euh, pour internet, ça va. Et c’est lui qui va le chercher, donc on lui met dans son coffre. [...] Parce que moi, il y a longtemps que j’ai mal au genou, que je ne peux plus aller pousser mon caddie. Alors je me suis mis à ça : au drive. Et puis, c’était bien pratique. »

Mme Pagel, 71 ans, ancienne ouvrière, mariée

Sa stratégie lui permet ainsi de continuer de s’approvisionner, quand elle peut passer sa commande chez elle. Le choix des produits étant détaché de l’étape du déplacement et de récupération du panier (Pernot, 2021), elle n’a pas à se rendre jusqu’à l’hypermarché, son mari s’en charge⁵⁰. Le drive est aussi la solution trouvée par Madame Rigaud atteinte d’une sclérose en plaques⁵¹ et pour qui les douleurs à la cheville sont difficilement soutenables lorsqu’elle marche. Quelques semaines avant l’entretien, elle a réalisé une première commande au drive du Super U de Nexon sur sa tablette numérique. Elle souhaite ainsi éviter des piétinements douloureux tout en retrouvant les produits qu’elle a l’habitude d’acheter :

« Enquêtrice : Et ensuite pour vous déplacez à l’intérieur, est-ce qu’avec votre cheville c’est compliqué ?

Madame : Oui, alors c’est pour ça. Je ne peux plus. C’est pour ça que j’adhère au... à commander en ligne. C’est pour ça que je fais ça maintenant. »

Mme Rigaud, 76 ans, ancienne cadre, célibataire

⁵⁰ Nous revenons au chapitre 7 sur les organisations mises en place au sein des couples et le partage des étapes des itinéraires d’approvisionnement.

⁵¹ Maladie inflammatoire qui entraîne une dégénérescence des cellules nerveuses responsable de troubles moteurs, fourmillements, troubles de l’équilibre ou encore troubles visuels.

Avoir recours au drive lui permet ainsi de se préserver d'une tâche devenue trop exigeante. Madame Rigaud apprécie par ailleurs se rendre au supermarché, « ça [lui] fait plaisir », elle exprime son regret de ne pouvoir s'y rendre qu'une seule fois toutes les trois semaines, car elle doit se ménager. Son usage du drive n'est donc pas motivé par une volonté de s'épargner une tâche contrainte, mais de maintenir une pratique qu'elle apprécie. Dans cette situation, Madame Rigaud ne cherche pas à gagner du temps, mais elle s'aménage un nouvel itinéraire d'approvisionnement qui lui permet de continuer à fréquenter son point d'approvisionnement principal.

Notons que les personnes utilisatrices du drive déclarent passer autant de temps à faire des courses quotidiennes en ligne qu'en commerces physiques. Madame Apolinar fait ainsi remarquer à son mari le temps passé à réaliser la commande en ligne :

« Mais globalement, tu ne gagnais pas de temps. Parce que le temps que tu fasses ta commande, avec ma liste, tu faisais ta commande. Tu me disais que tu passais beaucoup de temps. »

Mme Apolinar, 74 ans, ancienne cadre, mariée

Une expérience similaire est vécue par Madame Chauveau :

« Mais je me suis mise au drive aussi parce que c'est plus pratique. Sauf que comme je suis pas douée, comme quelqu'un de jeune je pense, le temps que je passe ma commande, j'y passe x temps. En plus je regarde tout ce qui a toutes les marques, les machins, j'ai certaines marques que je prends et pas d'autres. Alors voilà, j'y passe quand même pas mal de temps, je trouve, à commander »

Mme Chauveau, 71 ans, ancienne employée, mariée

Les avantages perçus des commandes en ligne peuvent différer de ceux d'une population plus jeune et mobile. Pour plusieurs personnes rencontrées, le drive est une des seules alternatives envisagées pour continuer de s'approvisionner dans les grandes et moyennes surfaces.

Les commandes en ligne deviennent une stratégie pour conserver son autonomie lorsque la mobilité physique est contrainte. Faire une commande au drive illustre à la fois les capacités de faire, dans la mesure où les commandes peuvent être effectuées chez soi, sans se déplacer. Les capacités de dire sont conservées à travers l'adhésion à une forme d'approvisionnement particulière (drive agricole ou drive fermier) et l'affirmation des préférences des produits consommés. Rappelons que Madame Palomo souffre de son genou, ne peut ni conduire ni marcher, ou être en fauteuil sans être accompagnée. Elle a toujours pris en charge l'approvisionnement de son ménage. Effectuer sa commande en ligne lui permet de sélectionner, parmi l'ensemble des produits proposés par le distributeur, les articles dont elle a besoin et ceux qui lui font envie. « Bien sûr, on [ne] trouve pas tout. On n'a pas toujours tout, mais ça dépanne mieux ». Son mari, conducteur, est impliqué dans l'itinéraire d'approvisionnement, mais elle garde le contrôle sur les produits achetés. Parmi les

services de drive proposés, elle choisit le magasin où elle effectue ses achats et elle est en mesure de décider précisément le contenu de son panier, exprimant ainsi ses capacités de dire

Certaines personnes sont aujourd’hui des e-consommatrices, mais pour une gamme bien spécifique de produits dont les achats sont peu fréquents. La fréquentation des commerces locaux, magasins spécialisés, hyper- et supermarchés, est importante et elles s’y approvisionnent pour les produits du quotidien. Elles envisagent alors de prolonger leurs achats dans les grandes ou moyennes surfaces déjà connues en sollicitant leurs services de drive ou de livraison. Le recours au drive, à l’instar des utilisatrices précédemment mentionnées dans ce chapitre, est employé comme une stratégie pour s’adapter à des troubles futurs pour conduire ou marcher.

Enfin, de nombreuses personnes, le jour de l’entretien, n’effectuent aucun achat sur internet, mais n’excluent pas un éventuel recours à l’approvisionnement en ligne quand elles seront plus vieilles. Elles se projettent dans un futur plus ou moins proche où une accessibilité numérique serait une solution, voire la solution, pour pallier la dégradation de leur condition physique. Dans leurs discours, les TIC sont envisagés comme des outils qui les aideraient à prolonger leur vieillissement à domicile. Interrogée sur les commandes au drive de l’hypermarché le plus proche, Madame Archer « Jusque-là, non » n’a pas eu recours à cette forme d’approvisionnement, mais « [elle] ne dis pas qu’un jour... ». D’autres personnes envisagent de déléguer les déplacements physiques aux distributeurs en passant par la livraison. C’est le cas de Madame, qui, « quand [elle] ne conduira plus, se fera livrer ». Toutefois, lorsque ces personnes évoquent les solutions numériques, notamment la livraison à domicile comme solution pour vieillir chez elles, un certain nombre d’entre elles ne semble avoir qu’une idée floue des services proposés. Les perspectives envisagées ne se fondent pas toujours sur un état des lieux des offres existantes. Ce futur dans lequel elles seront plus vieilles est lointain et les personnes rencontrées ne se renseignent pas aujourd’hui sur les services existants. En territoire rural polarisé, certain·es résident·es disent pouvoir compter sur les services de livraison à domicile de la grande distribution et semblent parfois ignorer qu’elles habitent un territoire non-desservi (ou pas encore) par des services de ce type (voir chapitre suivant).

3.2. Les supports numériques ne sont pas ou ne peuvent pas être mobilisés par toutes et tous

La mise en œuvre des stratégies d’approvisionnement qui reposent sur le e-commerce implique d’avoir accès aux outils technologiques et numériques, de connaître les services proposés et de savoir et pouvoir se servir des TIC. Or l’équipement et les usages du numérique sont très disparates au sein de la population des plus âgées. Parmi les 70 personnes rencontrées, 23 ne possèdent ni

d'ordinateur ni de tablette. Les personnes équipées adoptent des usages divers qui comprennent rarement l'achat en ligne. Selon les chiffres nationaux de 2023, 36 % des personnes âgées de 70 ans et plus ne sont pas équipés d'un accès à internet fixe à domicile (Brice Mansencal , 2024). Il en résulte donc des inégalités dans les possibilités de maintenir un approvisionnement autonome. Nous cherchons alors à comprendre les raisons pour lesquelles certaines personnes plus âgées ne peuvent pas ou ne souhaitent pas avoir recours aux modes de paiement automatisés ou à des formes d'approvisionnement en ligne. Nous explorons ici différentes formes de non-usage et de résistances des outils numériques qui s'expliquent par des raisons diverses (Boudokhane, 2006).

3.2.1. *Le (non) recours aux TIC : fruit d'une réflexion sur son intérêt*

Pour une dizaine de personnes rencontrées, l'écart des modes de vie des personnes plus âgées avec un monde où le numérique existe est tel, que le fait d'avoir recours aux outils numériques n'a pas été envisagé. Elles se sentent suffisamment déconnectées du numérique pour ne pas se préoccuper de ses potentiels usages. Madame Marquet est éloignée de ces considérations :

« Hoff ! Alors ça, ça ne me tracasse pas, hein. Internet, ça ne m'intéresse pas. Ni un ordinateur à l'âge où je suis, je ne vais pas me formaliser avec ça. »

Mme Marquet, 83 ans, ancienne agricultrice et au foyer, veuve

L'ensemble des objets associés à la digitalisation est rassemblé sous les termes de « machin », « truc » entendus une vingtaine de fois au cours des entretiens. Dans le vocabulaire employé, certaines personnes rencontrées souhaitent se démarquer des usager·ères du numérique grâce à l'emploi de pronoms à la deuxième et troisième personne du singulier. On relève ainsi les expressions « leur internet » ; « vous » ; « vos ordinateurs » qui témoignent de la mise à distance de ces technologies par une partie des personnes rencontrées. Le « vous » me désigne en tant que personne plus jeune et met en évidence le fait qu'elles s'estiment « trop vieilles » - propos de Madame Chauveau - pour comprendre et utiliser les TIC. Ces personnes ne se sentent pas concernées par ces outils, et ne souhaitent pas en apprendre davantage. À l'échelle française, le manque d'intérêt pour Internet et ses usages est la raison principale (cité par 60 %) des personnes de 70 ans et plus de leur non-équipement (Brice Mansencal *et al.*, 2024).

Contrairement à ces quelques personnes qui se disent non-concernées par la digitalisation, une majorité des personnes rencontrées connaissent les différentes formes d'approvisionnement dématérialisées. Leurs usages ou non-usage sont le fruit d'une réflexion sur les intérêts dont elles pourraient ou non bénéficier. Ainsi, dans certains cas, le non-recours à ce mode d'approvisionnement n'est pas dû à un manque de connaissance, à des obstacles techniques ou encore à une aversion vis-à-vis du numérique, mais résulte plus simplement d'un sentiment de « ne

pas en avoir besoin ». Ces postures illustrent une des logiques d’usage *utilitaires*, des objets technologiques (Caradec, 1999, 2001 ; Pasquier, 2022). Il arrive au mari de Madame Bonneville d’effectuer quelques achats en ligne pour le bricolage. De son côté, Madame Bonneville, pourtant familière des outils numériques, trouve tout ce dont elle a besoin dans l’offre des magasins qu’elle fréquente :

« Moi ça me pose des questions parce que je me dis, par exemple, si on peut trouver les mêmes produits près de nous et chez nous, pourquoi les commander en ligne ? »

Mme Bonneville, 71 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

Tout comme Madame Bonneville, Monsieur et Madame Riblet sont familiers des outils numériques. Ils savent que leur entourage s’approvisionne sur internet, mais après réflexion, le couple ne voit pas l’utilité qu’il pourrait en avoir :

« C’est que je ne vois pas à quoi ça peut nous servir. Parce que moi un téléphone : on téléphone point final. Alors après, on a des ami-es qui nous disent, ouais, mais si tu veux louer une maison ou autre chose : bon nous, c’est pas notre truc, alors je dis : à quoi ça va me servir d’autre ? Pour me diriger ? Pour aller me promener ? »

M. Riblet, 77 ans, ancien cadre marié

Les pratiques d’approvisionnement exercées durant les confinements et à la suite de la levée des restrictions éclairent la dimension consciente et réflexive du choix entre recours ou non-recours aux achats en ligne. Les personnes qui ont expérimenté les achats en ligne lors de la crise sanitaire ont décidé pour certaines d’entre elles de prolonger l’expérience, tandis que d’autres ont fermé cette parenthèse. Madame et Monsieur Blanchon reviennent sur leur expérience durant les confinements :

« Monsieur : Bah, c’est autre chose. Parce que là, on voit que la personne qui nous, qui vient livrer les courses... Quand on va au supermarché, ça aussi...

Madame : Alors moi, je vais vous dire quelque chose aussi. En drive comme ça, on ne commande que ce dont on a besoin. Que quand on va dans le magasin : « ah oui, tiens !

Monsieur : Oui on fera plus d’achats et on va rencontrer des personnes qui vont nous parler aussi. Il y a du lien social aussi, parce que dans le canton on se connaît. »

*M. et Mme Blanchon, 73 et 70 ans,
ancien employé, ancienne profession intermédiaire, marié-es*

L’expérience du drive est peu concluante : après l’avoir testé, Madame et Monsieur Blanchon conviennent qu’ils préfèrent s’approvisionner dans les magasins comme ils ont l’habitude de faire. De nombreuses personnes rencontrées ne perçoivent ainsi pas de « signification d’usage » ou d’utilité des outils numériques (Caradec, 2001) pour s’approvisionner. La question de l’intérêt ou du désintérêt des personnes plus âgées pour les outils numériques est bien éclairée par la recherche de Groperrin-Legrand *et al.* (2023) qui s’interroge sur la réelle « plus-value » des objets technologiques dans le quotidien des résident·es d’habitats intermédiaires âgées de 70 et plus. Elle

invite à interroger la volonté sociétale d'une inclusion numérique pour les plus âgées lorsqu'une partie de ces dernières exprime leur manque d'intérêt ou s'en passent.

3.2.2. *Refus de cautionner la digitalisation en raison de ses effets estimés néfastes*

Certaines personnes se refusent à dissocier la responsabilité des conséquences négatives qu'elles attribuent au processus de digitalisation – la fermeture des commerces traditionnels locaux, l'augmentations du chômage, la déshumanisation des lieux d'approvisionnement – et le choix personnel à accepter l'usage des technologies du numérique. Les transformations induites par la dématérialisation des modes de paiement ou le développement de l'offre en ligne viennent se heurter à leurs convictions éthiques et politiques. Commander en ligne, se faire livrer, payer à une borne automatique entre en contradiction avec leur système de valeurs. En conséquence, elles ne souhaitent pas prendre part à ces transformations qu'elles jugent négativement. Certaines personnes vont alors s'interdire l'usage de certaines technologies du numérique pour marquer leur désapprobation de ce que ces technologies font au monde. À l'instar du boycott de structures commerciales (chapitre 4.3.), les services de paiement en autonomie sont ignorés par vingt-trois personnes dans notre échantillon. Dans cet esprit, le jour où Monsieur Bonjean fut contraint d'utiliser une caisse automatique, il a pris soin de faire semblant de ne pas savoir l'utiliser pour exprimer son mécontentement :

« Quand il m'arrive quelquefois d'aller dans les grandes surfaces, il y a du monde, quand j'ai trois articles, par exemple – passer aux caisses automatiques là ! – J'y vais pas hein ! Et en plus, je le fais exprès. Une fois à Leroy Merlin, j'ai fait l'âne comme c'était pas possible, j'avais la carte Leroy Merlin. La fille me dit, je vais vous montrer ! Et puis je lui dis : Ma carte qu'est-ce que je fais ? – Il fallait donner avant. Aller on recommence – La carte bleue, après, j'avais tapé un mauvais code. Une fois, j'ai tapé un mauvais code. La carte bleue refusée – Je ne sais pas ce qu'il se passe ! – Donc on recommence. »

M. Bonjean, 73 ans, ancien cadre, marié

L'évitement des caisses automatiques est motivé par la volonté de freiner leur déploiement et empêcher la suppression des emplois des hôtes·ses de caisse. Madame Neuville n'hésite pas à le souligner auprès du personnel de caisse :

« Ah non non ! Je l'ai fait une fois. Je l'ai fait une fois, ah non, non. Alors les filles, comme là, c'est pareil, elles me poussaient à aller là-bas. J'ai dit non : vous oubliez que d'ici quelques années, vous n'aurez plus de travail à cause de ça ! - Mais non, on a embauché une personne depuis, elle m'a dit. - J'ai dit, peut-être, mais vous verrez ! Non, mais j'y vais pas à ça ! J'y suis allée une fois, je l'ai fait. Elle est venue, je suis capable de le faire. Mais bon, comme l'essence, on est bien obligé de le faire. Maintenant, il faut se servir tout seul. Mais bon, je l'aurais fait, mais c'est plus pour les employés. C'est peut-être bête, mais bon, je suis comme ça. Mais je lui ai dit, dans quelques années, vous n'aurez plus de travail, voilà. »

Mme Neuville, 77 ans, ancienne agricultrice, mariée

L’engagement à travers des pratiques de consommation responsable se retrouve dans le discours de Madame Bonneville qui assume sa responsabilité en tant que consommatrice :

« Bon, peut-être que ce n'est pas une très belle vie d'être caissière de supermarché, mais on a au moins un travail. Peut-être, c'est précaire, je sais, mais je n'ai pas envie d'être à l'origine de la suppression d'un emploi. D'être une petite maille dans cette suppression. »

Mme Bonneville, 71 ans, ancienne institutrice, mariée

Afin de rester fidèles à leurs valeurs, certaines personnes changent de lieux d’approvisionnement lorsque les caisses automatiques y ont entièrement remplacé les caisses traditionnelles. Évoquant cette hypothèse, Monsieur Neuville se projette :

« Ma femme n'ira jamais ! Ou elle ira plus. S'il n'y a que des caisses automatiques, elle n'ira plus. C'est triste hein. »

M. Neuville, 78 ans, ancien agriculteur, marié

Des stratégies similaires sont adoptées vis-à-vis des achats en ligne. De multiples personnes rencontrées considèrent que cette forme commerciale participe de la disparition des commerces locaux (chapitre 3.2.), et d’une manière accélérée à la suite de la crise sanitaire. La décision de ne jamais passer de commandes sur internet est alors moins la conséquence d’une incapacité physique ou cognitive à le faire, mais le fruit d’une réflexion sur les conséquences sociales, territoriales et économiques de cet usage.

« Mais ça interpelle, et ça interpelle parce qu’on se sert pas trop du drive. Parce que la génération des gens plus jeunes a tendance à faire des courses avec internet. On essaie de ne pas utiliser Amazon. C'est pareil, c'est un peu un choix éthique, parce que je préfère aller acheter mes bouquins en librairie pour garder des libraires, pour garder des services quand même, où on peut voir les choses. On peut avoir un certain nombre, un certain choix. Il y a vraiment, pour la réflexion, pour savoir quel est le type de structure qu'il faut garder pour rendre des services à la population. »

M. Quentin, 73 ans, ancien cadre, marié

Le refus d’un approvisionnement dématérialisé s’inscrit dans la continuité des observations du chapitre précédent sur la volonté d’agir pour le bien du territoire de résidence à travers ses pratiques. Le rejet de certaines offres numériques au profit de commerces et services incarnés, portés par des personnes avec lesquelles on peut entrer en contact, interagir, parler, discuter, cultiver des rapports sociaux, correspond explicitement à une forme de consommation engagée (Dubuisson-Quellier, 2009) qui se donne pour objectif le maintien en activité des commerces et services implantés dans le territoire. Ce même rejet fut exprimé par des périurbain·nes francilien·nes en 2012-2014 dans la mesure où l’usage des TIC pour commander des produits alimentaires ne permettaient pas de renforcer les liens établis avec le territoire de résidence (Sajous *et al.*, 2015).

De nombreuses recherches en marketing ont pour objectifs de comprendre comment surmonter les barrières à l'usage des outils technologiques pour les personnes plus âgées. Il est attendu de ces dernières qu'elles dépassent leurs craintes afin d'accepter ces outils, ce qui revient à considérer comme une évidence le fait que les technologies numériques ne pourraient qu'améliorer leur qualité de vie. Un des enjeux identifiés est alors de faire comprendre aux personnes plus âgées les bénéfices qu'elles pourraient récolter en acceptant de se connecter. En effet, dans une société portant une vision technocentrée, ces bénéfices considérés comme allant de soi, il convient de donner aux personnes les moyens, (pour avoir un accès et acquérir des compétences à l'usage du numérique) (Brotcorne, 2019). Ces considérations sont fondées sur l'idée que les personnes âgées ne seraient pas en mesure de comprendre l'intérêt certain que représentent les technologies numériques. Or, les observations précédentes remettent en cause ces considérations : c'est en toute connaissance de cause que certaines personnes font le choix de ne pas recourir au e-commerce. Ces observations soulignent le haut degré de réflexivité des personnes âgées qui refusent de recourir aux technologies du numérique. Lors d'un symposium tenu en 2019 à Angers sur les enjeux de la fracture du numérique et de la population plus âgée, plusieurs expert·es se sont interrogé·es sur les enjeux éthiques de la digitalisation de la société et du vieillissement des personnes (Bier *et al.*, 2022). Ces expert·es s'accordent à dire que « la société ne laisse pas vraiment le choix de se digitaliser ou non » (*ibid*, p. 182). Les questions ne portent plus sur l'évaluation des technologies numériques comme éventuel support à l'accompagnement du vieillissement, mais plutôt sur les enjeux éthiques de cette digitalisation incontournable. Si les réflexions s'intéressaient davantage à la question du soin et au domaine de l'aide à la personne, elles peuvent s'étendre à tous les aspects du vieillissement à domicile, notamment celui de l'approvisionnement. Que deviendrait alors la volonté affirmée par les personnes de ne pas avoir recours aux solutions numériques pour s'approvisionner ?

3.2.3. *Des conditions physiques et des compétences techniques insuffisantes qui contraignent l'usage des outils numériques*

Le non-usage des outils numériques n'est pas toujours un choix. Au sein de notre échantillon, une partie expose certains avantages des outils numériques dont elles ne peuvent pas bénéficier. L'incapacité de certaines personnes âgées à se servir des outils numériques est parfois elle-même une conséquence de troubles physiques, cognitifs ou sensoriels survenus en vieillissant. En vieillissant, la vue, l'agilité dans les doigts, les capacités d'apprentissage de nouvelles informations peuvent se détériorer. Le déclin des conditions de santé en vieillissant peut alors contrarier l'utilisation d'outils technologiques. Cinq personnes déclarent rencontrer des difficultés à se servir d'un ordinateur ou d'une tablette pour des raisons physiques. Pour Madame Richoux, atteinte de

dégénérescence maculaire liée à l’âge (DMLA), sa mauvaise vue la décourage à utiliser un ordinateur :

« Ah non, on n’a pas internet. Et alors moi euh... Malheureusement depuis quelques années, j’ai la DMLA, vous savez la... la dégénérescence maculaire liée à l’âge. Vous savez pour les yeux, donc je vois très mal, et je ne peux pas... je ne verrais pas. À l’informatique... Parce que j’avais fait de l’informatique au travail, mais là maintenant, euh... Donc si vous voulez, je ne pourrais pas m’en servir. »

Mme Richoux, 91 ans, au foyer, marié

Les problèmes de vue restreignent également l’utilisation des outils numériques de deux autres personnes rencontrées. Dans le cas de Monsieur Curiel, c’est sa perte d’agilité dans ses mains qui complique la navigation sur sa tablette, il a donc renoncé à s’en servir :

« Mais il est handicapé par ses mains, avec ses doigts. Avec tous les appareils tactiles, c’est pas évident quand on en est âgé, quand on a des gros doigts et qui ont plus trop de sensibilité. »

*Mme et M. Curiel, 72 et 71 ans,
ancienne profession intermédiaire, ancien employé et au foyer, marié-es*

L’usage d’un ordinateur ou d’une tablette n’est pas adapté aux conditions physiques et sensorielles de Madame Richoux et Monsieur Curiel. Les solutions numériques et technologiques pour s’approvisionner sont donc difficilement compatibles avec leur expérience du vieillissement.

De nombreuses personnes rencontrées éprouvent des difficultés à effectuer certaines démarches via les outils numériques. Les personnes ne disposant pas des compétences nécessaires pour commander en ligne ne peuvent bénéficier des nouvelles opportunités disponibles exclusivement sur internet sans aide extérieure. Pour Madame Blardone, la situation est claire, elle considère ne pas disposer des compétences nécessaires pour faire du numérique une solution pour s’approvisionner :

« Non, non, non, non. Pas internet, rien du tout, parce que je ne saurais pas m’en servir. Non, non. »

Mme Blardone, 84 ans, au foyer et ancienne employée, veuve

Les personnes âgées ont été familiarisées tardivement à Internet et aux technologies numériques, ce qui expliquerait ainsi des différences entre les personnes plus jeunes et les plus âgées (Pasquier, 2022). Même parmi la vingtaine de personnes rencontrées qui se révèlent être des e-consommatrices, plus de la moitié déclarent ne pas être à l’aise avec le fait d’acheter en ligne. Elles manquent de confiance en leurs propres capacités techniques et ont peur de se tromper. Elles ne se sentent pas assez formées, pas assez sensibilisées aux pièges possibles. La faible estime de leurs compétences les freine, car, malgré le désir d’expérimenter le e-commerce, c’est l’aversion au risque qui finit par l’emporter. La crainte de faire des erreurs est partagée par les enquêtées plus âgées

d'autres recherches (Grosperin-Legrand *et al.*, 2023 ; Pitaud & Deschamps, 2021). Sur notre terrain d'étude, Madame Blau est confuse durant ses démarches en ligne :

« Pi y'a des fois des trucs qui marquent, qui marquent : Si on accepte, n'accepte pas. Alors des fois je sais pas, alors j'arrête et puis... »

Mme Blau, 75 ans, ancienne commerçante, mariée

Les difficultés évoquées par les personnes rencontrées dans le cadre de cette thèse résonnent avec celles identifiées par Pitaud et Deschamps (2021) qui identifient certains systèmes de sécurités complexes sur les sites internet comme des « filtres anti-vieux » (p. 62). Pour Monsieur Neuville, ce n'est pas chose aisée que d'avoir conscience de ses difficultés pour utiliser les TIC. Afin d'éviter de se trouver dépassé par « l'informatique qui évolue » plus rapidement que ses connaissances, il en limite son usage à « des tâches toutes simples » qu'il est sûr de maîtriser.

Pour plusieurs personnes, la peur de se tromper provient de difficultés d'apprentissage. Ces personnes considèrent avoir besoin de plus de temps que les plus jeunes pour assimiler cognitivement les multiples procédures à maîtriser pour pouvoir commander en ligne. Madame Rembaud aurait besoin de plus de temps que ce que ses enfants lui accordent pour bien comprendre et retenir :

« Il faut vraiment bien m'expliquer, prendre le temps, mais ils prennent jamais ce temps. C'est comme tous les enfants, ils font à la place des parents. Et puis t'as compris, c'est bien, t'as pas compris, tant pis. »

Mme Rembaud, 67 ans, ancienne artisane, mariée

Tout comme Madame Rembaud, nombreuses sont les personnes qui racontent avoir besoin de recommencer plusieurs fois, de se faire répéter les consignes. De plus, les applications numériques se renouvellent en permanence, ce qui exige un effort de mise à jour continu, effort que certaines personnes plus âgées ne souhaitent ou ne peuvent plus fournir :

« Et puis quand on perd l'habitude aussi, quand je travaillais, je faisais souvent par internet des réservations d'hôtels, des billets de train, des choses comme ça. Maintenant, c'est terminé. Moi, je fais plus ça. Donc on perd l'habitude, on perd le... Et puis alors, les pages, les pages d'accueil changent, et puis ça m'intéresse pas quoi. »

M. Bonjean, 73 ans, ancien cadre, marié

Les difficultés d'apprentissage relevées au chapitre 3 se retrouvent ainsi face aux outils numériques, renforcées par le caractère récent et en perpétuel changement des technologies digitales. Les personnes exprimant des difficultés physiques et un manque de compétences à utiliser les TIC peuvent se retrouver démunies face aux transformations numériques à l'œuvre dans l'offre commerciale ou les services de mobilité. Leurs situations se rapprochent de la déstabilisation des familles modestes face à l'obligation d'avoir recours à des outils technologiques qu'elles ont du mal à maîtriser (Pasquier, 2018 analysé par Trably, 2021).

De plus, l'évaluation que font les personnes vieillissantes de leurs compétences numériques les décourage et les conduit alors à avoir ce qu'elles considèrent être une sous-utilisation des TIC : le « basique » – propos de Madame Curtet. Les termes employés pour décrire leurs démarches en ligne illustrent leur inconfort : « se débattre » ; « se débrouiller » ; « patauger dans la semoule ». Et pourtant, interrogées sur ce qu'elles considèrent comme « le strict minimum », les personnes rencontrées énumèrent une pluralité d'usages relatifs aux démarches administratives, aux jeux, à la recherche d'information, aux échanges de mails ou encore aux achats en ligne, autant d'usages qui, dans les faits, dépassent largement le cadre du « basique ». C'est la comparaison quasi systématique de leurs usages avec ceux des plus jeunes générations, notamment celles des enfants et petits-enfants, qui génère le sentiment d'être des usager·ères peu doué·es. Madame Apolinar considère que son fils et sa belle-fille ont plus d'aisance : « ils sont plus jeunes, ils sont plus habitués aussi ! ». La comparaison systématique conduit les personnes plus âgées à dénigrer alors leurs propres capacités. Ce phénomène était déjà observé en 1999 de la part de personnes plus âgées face qui appréhendent leurs performances et leur familiarité avec les objets technologiques au regard de celle d'une population plus jeune (Caradec, 1999). Dans notre enquête, la référence constante à leur âge pour s'excuser de leur amateurisme numérique peut être interprétée comme une tendance à dévaloriser leurs compétences en matière de numérique, et les aptitudes cognitives des personnes plus âgées en général. Par ailleurs, Brotcorne (2019) rapporte une méconnaissance chez les acteur·rices de la conception des outils numériques, des difficultés auxquelles peuvent faire face certains groupes d'utilisateur·rices des services en ligne et la pluralité de ces groupes quant aux situations problématiques rencontrées. Les services conçus ciblent principalement un public d'usager·ères connecté·es, conduisant à une invisibilisation des pratiques et des besoins de personnes moins présentes en ligne (*ibid*). Nous constatons ainsi des difficultés réelles à utiliser les technologies du numérique, augmentées d'un âgisme intégré qui les pousse à sous-estimer leurs capacités en la matière. Appliquées au cas précis de l'approvisionnement en ligne, ces observations rejoignent l'idée d'une sous-évaluation des capacités à conduire, traduisant un âgisme intégré et altérant les capacités d'agir. La faiblesse estimée de leurs compétences en ligne participe ainsi du sentiment de crainte face aux services numériques et génère des situations de stress (Pitaud & Deschamps, 2021). Cette crainte influence alors les usages d'internet, notamment les achats en ligne.

3.2.1. *Les craintes de fraude attisent la méfiance et freinent les pratiques d'achat en ligne*

De nombreuses personnes affichent une grande méfiance vis-à-vis des outils numériques, jugés difficilement contrôlables, voire dangereux. Madame Martinache considère les ordinateurs comme

des objets agissants, mal intentionnés, « parce que l'ordi, il vous balade ». « Il me promène, il me promène » poursuit-elle. L'opacité et l'inintelligibilité de son fonctionnement se traduisent alors en une appréhension générale des outils numériques chez plusieurs personnes rencontrées, dont Madame Blandy :

« Leur internet, moi j'y ai pas confiance déjà ! Il y a assez de magouille avec ça. Et oui ! »
Mme Blandy, 82 ans, employée et au foyer, veuve

Dans le cas spécifique des achats en ligne, qui implique un paiement à distance, la méfiance ressentie est accentuée par la nécessité de divulguer ses coordonnées bancaires. Ainsi la « fraude à la carte bleue » est évoquée par 25 personnes rencontrées et semble courante dans les représentations que les personnes rencontrées se font du e-commerce. Quatre personnes s'étant fait pirater et soutirer de l'argent par le biais de rançongiciels fondent leurs représentations sur leur expérience personnelle, comme Madame Cuvilier :

« Moi jamais. Oh, on s'est fait pirater la carte bleue, une fois, je lui ai dit stop, mais bon... »
Mme Cuvilier, 73 ans, ancienne employée, mariée

Les mauvaises expériences racontées nourrissent la crainte chez les autres personnes. L'évocation des achats en ligne lors de l'entretien a parfois engendré de vives réactions telles que celles de Monsieur Bons « Jamais ! Arnaque ! », ou de Madame Mesnier :

« Enquêtrice : Est-ce que vous faites des achats en ligne ?
Madame : Alors ça ! Ne me parlez pas d'internet ! Je reçois des mails, j'envoie des mails, mais je ne veux pas mon compte en banque. Je ne veux rien, ni les assurances, ni rien du tout. Je ne veux rien qu'on puisse me pirater. »
Mme Mesnier, 78 ans, ancienne employée, mariée

Monsieur et Madame Nebout évaluent un risque trop important lors du paiement :

« On a banni également, moi j'aurais pu il y a 4, 5 ans me mettre à des paiements par internet sécurisés, maintenant, bien sûr, ils travaillent pour essayer, pour sécuriser. Mais j'ai dit non, je ne ferais jamais ça ! Jamais ! »
M. Nebout, 88 ans, ancien ouvrier, marié

La crainte de « se faire avoir » associée aux commandes en ligne est renforcée par une diminution du contrôle que les personnes ont sur la qualité des produits achetés. Parmi les désavantages des formes d'approvisionnement en ligne mentionnés, nombreux sont semblables à ceux identifiés par des classes d'âge plus jeunes, l'impossibilité de contrôler la qualité des produits (El Moussaoui *et al.*, 2023), le prix de la livraison ou encore la perception d'un manque de fiabilité des informations fournies (Kedia *et al.*, 2017). La perception du risque lors des achats en ligne n'est pas un trait réservé aux générations plus âgées (*ibid*). Seulement, elle est amplifiée à la vieillesse lorsque les personnes doutent de leurs capacités à déceler les potentielles fraudes. Les écarts de pratiques alors

s’accroissent d’une part, entre les personnes familières des outils numériques, qui s’adaptent à la digitalisation des offres commerciales et des services de mobilité et, de surcroît, élargissent leur univers d’approvisionnement à une offre virtuelle, et d’autre part, les personnes qui ne disposent pas de ces capacités et se retrouvent exclues des transformations du digital. Loin d’une fracture générationnelle sur l’équipement et l’accès aux TIC, nous observons plutôt une fracture sociale dans les usages du numérique (Plantard, 2021), aussi appelée fracture numérique au second degré (Hargittai, 2002, cité par Brotcorne & Valenduc, 2009 ; Charmarkeh, 2015). L’âge apparaît comme un facteur moins déterminant que les caractéristiques sociales et économiques des personnes (Fondevila Gascón *et al.*, 2015). En outre, la fracture du numérique, que ce soit en termes d’accès ou d’usage reflète des inégalités sociales plus profondes « engendrées par les structures du système économique, politique et social tel qu’il s’est imposé aujourd’hui » (Brotcorne, 2019, p. 2)

3.3. Des difficultés à se saisir des opportunités virtuelles qui ne sont pas toujours insurmontables

Les achats sur internet sont, en définitive, réalisés par une minorité des personnes rencontrées. Pourtant, elles ne sont pas les seules à avoir recours aux formes d’approvisionnement en ligne. Malgré les difficultés et les craintes rencontrées par les personnes plus âgées, 14 de l’échantillon délèguent la commande ou le paiement afin de pouvoir profiter de l’offre virtuelle. L’aide de l’entourage, ou la solidarité numérique (Pitaud & Deschamps, 2021) permet d’atténuer les inégalités face au numérique chez les personnes âgées. Ces 14 personnes rencontrées, sans se définir d’e-consommatrices, accèdent grâce à leurs proches à un nouvel univers d’approvisionnement. Lorsqu’un produit particulier qu’elles souhaitent acquérir fait défaut dans les magasins fréquentés, elles savent qu’il peut être disponible sur internet. Elles sollicitent leurs enfants, ami·es ou voisin·es connecté·es pour les aider à se procurer ce produit via le web, comme Monsieur Bonnel qui « demande à Pierre, Paul, Jacques. C’est de petits voisins qui sont très gentils ». Les pratiques observées concordent avec celles de résident·es du périurbain francilien qui sollicite les membres de leurs familles pour des recherches en ligne ou demander des conseils (Sajous *et al.*, 2015).

Nous avons observé que certaines personnes usagères des outils technologiques ne font pas d’achat en ligne, car elles ne souhaitent pas renseigner leurs coordonnées bancaires, par crainte de la fraude. Cela n’empêche pas ces mêmes personnes de procéder à des recherches en ligne, sur différents sites de vente, afin de prospecter les produits souhaités. Elles fouillent, comparent des articles, notent les références. Une fois renseignées, elles sont en mesure de faire une demande précise à une personne de l’entourage pour procéder à l’achat à leur place. Dans ces situations, seule l’action

de payer en ligne est déléguée. Monsieur Bons ne souhaite pas acheter en ligne, car il ne veut pas payer en ligne, et il le fait faire à son amie :

« Monsieur : C'est-à-dire que, sur internet ou autre chose, je commande, je fais faire par les autres.

Enquêtrice : D'accord. Quoi par exemple ?

Monsieur Bons : La dame, là, je cherchais une paire de chaussures de marche. Elle me dit : J'ai trouvé. Elle a payé, je lui ai remboursé : terminé !

[...]

L'autre jour, les pièces de mon tracteur-tondeuse, c'est mon voisin, un jeune qui m'a commandé mes pièces.

Enquêtrice : Et il vous montre comment faire ?

Monsieur : Ah non non non ! Je ne veux pas le savoir. Oh oh oh ! À la limite, je suis capable si je voulais. Mais pour le paiement sécurisé, etc., voilà. »

M. Bons, 73, ancien agriculteur, divorcé, en concubinage

Les craintes de la fraude lors du paiement sont partagées par Madame Cuvilier. Elle est pourtant séduite par les possibilités qu'offre l'achat en ligne, ce qu'elle trouve en ligne lui plaît. La solution passe par sa fille :

« Mais du coup, j'ai plus, j'ai une trouille pas possible avec ça. Et. Ça me prive quand même quelque part parce que quand vraiment j'ai besoin, là par exemple, je voulais m'acheter un aspirateur le Dyson. Ben J'ai demandé à ma fille de commander. »

Mme Cuvilier, 73 ans, ancienne employée, mariée

Finalement, bien que seul un tiers des personnes rencontrées déclarent faire des achats via des applications numériques, la proportion des client·es de l'e-commerce grimpe à 70 % lorsque les personnes qui délèguent l'achat sont intégrées au calcul.

Les difficultés d'usage « traditionnels » des outils numériques peuvent être contournées en cherchant et trouvant des applications ou des commandes plus adaptées aux capacités et aux compétences des personnes. Il n'est pas chose aisée pour Madame Chauveau d'écrire à l'ordinateur ou sur le clavier tactile de son smartphone. Elle a trouvé la parade pour contourner ses difficultés :

« Et puis déjà vieillissant on commence à avoir des rhumatismes dans les pouces. Alors, je pense que je suis trop vieille pour apprendre. Il est trop tard. Et puis, à chaque fois que je voulais voir quelque chose ou comme une encyclopédie, quand j'ouvrais les encyclopédies, ben, j'ai plus besoin. Et j'aime bien quand même savoir le pourquoi du comment et tout. Et mon petit fils était là, et il me dit : Mais mamie, tu n'as pas besoin de toujours taper, tu parles et tu demandes ! Le bonheur depuis ! Alors, ils rigolent, ils disent : Ah, tu parles encore à madame Google ? Oui, je parle à madame Google. Si vous saviez le nombre de personnes de ma génération, elles ne le savent pas ! Moi j'ai appris tard, j'avais 70 ans. Elles savent pas qu'on peut parler pour demander plutôt que taper. Et il y en a beaucoup s'ils le savaient, s'ils avaient de petits enfants, ou je sais pas qui, qui leur explique, je suis sûre qu'ils iraient plus sur internet. Tant dis que là, ils savent pas comment s'en sortir. »

Mme Chauveau, 71 ans, ancienne employée, mariée

Madame Chauveau se trouve ici dans une attitude proactive vis-à-vis des outils numériques. Elle s’est familiarisée à leurs usages à un âge avancé, mais considère l’intérêt qu’ils lui apportent. Malgré ses rhumatismes et ses douleurs dans les pouces, elle navigue sur internet.

Nos observations donnent à voir des profils variés de personnes face à la digitalisation des services commerciaux et de transport. À l’instar de précédentes recherches (Caradec, 1999 ; Clément, 2005 ; Pangbourne, 2018 ; Plante, 2017), elles expriment une grande hétérogénéité de la population plus âgées quant à leurs perceptions de la numérisation et dématérialisation des démarches, leurs compétences se servir des outils numériques, leurs usages et les différentes raisons de leur non-usage des services en lignes. Nous proposons de modéliser cette diversité pour analyser les postures et les attitudes des personnes plus âgées face aux transformations numériques dans leurs pratiques d’approvisionnement.

4. Une typologie des personnes plus âgées selon leur attitude face à la digitalisation

L’analyse des comportements des personnes rencontrées face à la digitalisation en général et aux achats en ligne en particulier met en évidence la diversité des pratiques des personnes plus âgées. Différents aspects de la digitalisation influencent les pratiques d’approvisionnement ainsi que les possibilités et les stratégies mises en œuvre par les personnes pour conserver un approvisionnement autonome. Le premier aspect concerne des conséquences perçues de la digitalisation qui se posent en accord ou non avec les valeurs des personnes. Nous avons également observé des obstacles techniques et cognitifs de l’utilisation des outils numériques. De même, les appréhensions et craintes des paiements à distance ou sur des bornes automatiques ont des effets sur leur utilisation. Nous proposons dans cette dernière partie une typologie fondée sur les pratiques des personnes rencontrées face aux transformations induites par le numérique.

4.1. Construction d’une typologie à partir de postures et pratiques hétérogènes

À partir des résultats de l’analyse ci-dessus, nous avons choisi deux critères pour décrire les comportements des personnes plus âgées face à la digitalisation à l’œuvre dans l’offre commerciale et des services de mobilité. Ils se fondent sur la perception des transformations du numérique et les capacités des personnes à utiliser les objets technologiques et numériques. Les perceptions se fondent à la fois sur les effets territoriaux attribués à la digitalisation et les effets sur les univers d’approvisionnement : de la perte d’accessibilité pour certaines personnes à un élargissement des

univers pour d'autres. Nous distinguons les personnes qui ne perçoivent aucun changement dans leurs pratiques et sur le territoire. Les autres personnes se positionnent face aux conséquences perçues de la digitalisation, elles sont catégorisées en deux groupes. Celles qui affectent aux transformations numériques et à la dématérialisation une perte des emplois sur le territoire, la disparition de points de vente physiques avec une présence humaine, et une perte d'accessibilité sont considérées comme ayant une perception plutôt négative de la digitalisation. À l'inverse, celles qui ont une image positive de la digitalisation énoncent de nouvelles opportunités d'approvisionnement grâce aux TIC et évoquent les solutions numériques en des termes mélioratifs. Les capacités à se servir des outils numériques dépendent des compétences techniques, du degré de familiarité avec ces outils, ainsi que les conditions physiques, cognitives et sensorielles des personnes. Pour cette catégorie, nous comparons les personnes rencontrant des difficultés et celles ayant une certaine aisance à naviguer en ligne, payer à une borne, utiliser des supports dématérialisés.

Ces grandes catégories ne sont pas figées et peuvent être interprétées comme des idéaux types. Aucune personne rencontrée ne correspond parfaitement et exclusivement à une seule catégorie. Cependant, cette typologie nous permet de donner une meilleure lisibilité à des discours portés à plusieurs par les personnes rencontrées, groupées ainsi en 5 groupes distincts (Tableau 9).

Tableau 9 : Typologie des personnes plus âgées face aux transformations digitales

Capacité à utiliser les outils numériques	Perceptions des transformations		
	<i>Aucune perception du changement</i>	<i>Plutôt positives</i>	<i>Plutôt négatives</i>
<i>Difficultés</i>	Les indifférent·es	Les volontaires	Les exclus
<i>Facilités</i>		Les agissant·es connecté·es	Les contestataires

Réalisation de l'auteurice.

4.2. Présentation des postures qui caractérisent chaque type

4.2.1. *Les indifférent·es* sont resté·es à l'écart des changements en cours

Les personnes *indifférentes* ne se sentent pas concernées par les transformations liées à la digitalisation. Les outils technologiques ne représentent pour elles ni contrainte ni opportunité particulière. Elles n'achètent jamais en ligne, de même qu'elles ne règlent jamais avec des modes de paiement dématérialisés (à l'exception pour certaines de la carte bleue). Les TIC occupent une place très dérisoire dans leur quotidien. Très souvent, elles ne disposent pas d'ordinateur, de tablette ou

de smartphone. Certaines d’entre elles peuvent avoir un téléphone portable, offert par leurs enfants, sans pour autant s’en servir, ou le laissant à la maison.

La moitié des personnes de ce type ne conduisent pas et n’ont pas attendu les services de vente en ligne pour se faire livrer ce dont elles avaient besoin. Adeptes de longue date des commandes à distance, elles peuvent effectuer des achats par bons de commande postaux ou par téléphone depuis chez elles. Elles continuent de procéder ainsi même si l’enseigne propose une alternative numérique. Lorsqu’elles délèguent une partie de leurs achats à leurs proches, la manière dont ces derniers se procurent les produits demandés, en ligne ou non, ne les intéresse nullement. Madame Bliot est illustrative des membres de cette catégorie. Elle n’a pas accès à internet, ne conduit pas et achète son matériel de bricolage à domicile. Grâce aux bons de commande, elle choisit sur catalogue le modèle qui lui plaît et tout le matériel nécessaire à la broderie diamants (également appelée peinture diamants), une activité à laquelle elle s’adonne depuis peu, et envoie un chèque par la poste. Son fils réside avec elle et il se charge des courses quotidiennes.

Ce profil réunit une dizaine de personnes rencontrées résidant davantage au sein des communes rurales polarisées des territoires. Avec un âge moyen de 84 ans, les personnes les plus âgées sont surreprésentées, mais elles émargent néanmoins à différentes générations, entre les 75 ans de la personne la plus jeune et les 91 ans de la personne la plus âgée. Sept d’entre elles sont des femmes, dont 4 veuves, 2 célibataires et une mariée. Les anciens agriculteurs, ouvriers ou personnes ayant travaillé au foyer sont plus représentés parmi les *indifférents* que les autres catégories socioprofessionnelles.

4.2.2. *Les volontaires* souhaitent se saisir de solutions numériques malgré des difficultés d’usage

Les personnes *volontaires* rencontrent des difficultés à utiliser les outils technologiques. Elles affichent un certain nombre de craintes et doutent de leurs compétences, mais souhaitent les dépasser. Elles perçoivent des avantages aux outils numériques pour s’approvisionner et les considèrent comme vecteur d’autonomie. Les personnes volontaires adoptent un discours positif à propos des TIC dans la mesure où ces derniers se présentent comme un support à l’approvisionnement. Ce profil réunit également une dizaine de personnes rencontrées. Il est surreprésenté dans les communes de banlieue proche, mais ses membres sont également nombreux à résider au sein de communes rurales polarisées. Ils semblent tous appartenir à la génération de babyboumeurs, avec une distribution des âges allant de 71 à 79 ans. Au sein de l’échantillon, les femmes sont plus nombreuses que les hommes à être volontaires. Si les cadres sont légèrement plus nombreux au sein de ce profil, toutes les catégories professionnelles sont représentées. 18 %

des personnes du profil ne disposent pas du permis de conduire. Les *volontaires* sont également nombreux·ses à faire état de difficultés pour conduire ou à anticiper une perte de motricité à plus ou moins court terme. Dans ces circonstances, le e-commerce apparaît comme une solution pour pouvoir continuer à faire ses courses en toute autonomie en se maintenant à domicile. C'est le cas par exemple de Madame Rigaud, souffrant de douleurs à la cheville, qui, malgré certaines difficultés de prise en main, s'est décidée à s'équiper d'une tablette afin de pouvoir se mettre au drive. Elle est ainsi volontaire pour consentir aux efforts d'apprentissage que demande la maîtrise de l'appareil, tâche pour laquelle elle a sollicité l'aide de sa voisine. Doutant de leurs compétences et de leur aptitude à apprendre, les personnes *volontaires* oscillent entre la crainte de ne pas y arriver et de commettre des erreurs et la volonté néanmoins d'essayer. Dans les propos, l'expression « s'y mettre », entendue de nombreuses fois, souligne bien la bonne volonté à l'égard de l'effort à fournir pour parvenir à la maîtrise des usages ciblés. Afin de s'initier à la navigation sur internet, avec l'intention d'expérimenter les achats en ligne, les personnes motivées font appel à toutes les fractions de leur entourage : voisines, enfants, petits-enfants, associations de troisième âge ou encore pour certaines d'entre-elles, le tiers-lieu de Saint-Léonard-de-Noblat qui propose des cours d'informatique. L'attitude de Madame Blaque reflète bien celles des membres de cette catégorie. Elle se dit « pas douée » sur internet et aimerait en apprendre davantage.

« Mais bon, nous n'avons pas encore la chance d'avoir des cours d'informatique, c'est en projet à la mairie, mais c'est encore pas en place. Moi je sais allumer, je sais aller sur Google, je peux regarder s'il y a des maisons à vendre à Blaisy-Bas par exemple, sur Leboncoin. Je sais faire ça, mais je sais pas... Mais j'aimerais faire mieux. »

Mme Blaque, 74 ans, ancienne employée et au foyer, mariée

Elle profite de ses responsabilités au sein du club de troisième âge pour monter un projet de formation à l'informatique à destination des personnes plus âgées de la commune. Tout comme Madame Chauveau qui utilise la commande vocale pour contourner les difficultés dues à ses rhumatismes, Madame Blaque et l'ensemble des *volontaires* adoptent une attitude proactive vis-à-vis des outils numériques.

4.2.3. *Les agissant·es connecté·es* profitent pleinement des nouvelles opportunités en ligne

Les personnes *connectées* se servent des outils technologiques avec aisance afin de se procurer un billet de transport ou pour acheter un produit en ligne. Connaisseuses des TIC et socialisées à leur usage, elles se tournent vers le e-commerce pour gagner en confort, s'économiser des déplacements aux magasins à la recherche d'un produit spécifique. Quinze personnes rencontrées correspondent à ce profil, qui couvre un large spectre d'âge s'étirant de 66 à 81 ans. Les *connecté·es* sont présent·es

sur l’ensemble des territoires d’étude et appartiennent davantage, bien que non exclusivement, aux catégories socioprofessionnelles des cadres et des professions intermédiaires. Elles ont, pour la majorité d’entre-elles, été formées à l’utilisation d’un ordinateur et d’internet à la fin de leur carrière professionnelle. Pratiquement toutes ont des enfants qui ont pu remplir le rôle d’initiateur et de formateur à de nouveaux usages des technologies du numérique. Les *connecté·es* ont également en commun une grande curiosité envers la nouveauté et sont disposés à apprendre afin d’acquérir de nouvelles compétences numériques. Ce groupe, que Monsieur Blamplay pourrait représenter, considère les évolutions techniques et numériques comme un progrès auquel il faut s’adapter :

« Parce que, bien sûr, on peut commander un chéquier en allant à la banque, mais c'est tellement peu pratique. Que ça, c'est quand même mieux. Soit vous le recevez ou alors vous allez chercher à Dijon. On va le chercher, on paye pas comme ça, mais c'est tout. Si on a la flemme d'aller le chercher, on se fait livrer. Non, non, c'est quand même. Il faut reconnaître que ça a des avantages. [...] Ah puis maintenant, ça fait partie d'un certain confort. C'est comme tout. On s'éclaire plus à la bougie non plus. C'est quand même des besoins qui ont été créés. Moi, je trouve que c'est un progrès quand même. Moi, j'aime mieux vivre maintenant que dans les années 50. Je regrette, mais le passéisme, je trouve ça idiot. Je trouve que c'est quand même mieux. »

M. Blampey, 79 ans, ancien cadre, marié

Dans leur cas, la dématérialisation n’a rien de subi, mais au contraire elle est vécue comme une tendance qu’on réussit à apprivoiser et à transformer en opportunité pour rendre les achats plus faciles et agréables. Ces personnes occupent une place essentielle dans la vie des membres du groupe des *volontaires* : ce sont bien souvent sur leurs ami·es *connecté·es* que comptent les *volontaires* pour leur faire profiter de leurs compétences numériques et pour leur apporter toute l’aide nécessaire. Il faut cependant noter qu’aucun·e connecté·e ne fait du e-commerce sa principale source d’approvisionnement. Les représentations positives des commerces de proximité restent au cœur des propos des personnes *connectées*, en raison de leur qualité de lieux de sociabilité. Les connecté·es fréquentent donc assidument les magasins de leur territoire.

4.2.4. *Les exclu·es* endurent une perte d’autonomie en conséquence de la dématérialisation

Les personnes *exclues* subissent les transformations liées à la digitalisation. Elles ne sont pas à l’aise avec les TIC et la dématérialisation des services commerciaux et de mobilité est vécue pour elles comme un rétrécissement du champ des commerces accessibles. Leur témoignage traduit un mécontentement vis-à-vis de la digitalisation, dont les conséquences sont jugées négativement. Un double discours se construit, exprimant à la fois une pression de plus en plus forte à avoir recours aux alternatives digitales, qui remplacent les formes d’approvisionnement matérielles, et leur incapacité en faire usage. Elles se sentent « dépassées », comme le formule Monsieur Cuvilier, par

cette course effrénée vers le numérique et il s'ensuit un sentiment de perte de contrôle. Ces évolutions sont en incohérence avec leur système de valeurs sur lequel se fonde un discours d'opposition aux transformations du numérique. Parmi les personnes exprimant ce sentiment d'exclusion, on retrouve les personnes non équipées en outils numériques et/ou qui ne savent pas les utiliser, ce qui forme un groupe d'une vingtaine de personnes dans l'échantillon. L'âge ne semble pas être un critère déterminant puisque les âges des membres de ce profil vont de 71 à 91 ans autour d'une moyenne de 78 ans. Le territoire de résidence ne semble pas avoir non plus une grande influence sur la probabilité de se retrouver dans ce profil. Parmi la vingtaine de personnes concernées, nous retrouvons en surproportion des personnes n'ayant pas d'enfant ainsi que d'anciens ouvriers. Elles évoquent un fatalisme et une résignation face aux changements portés par la digitalisation, comme le fait Monsieur Nebout, s'adressant à son épouse :

« Oui, mais tu n'y échapperas pas, c'est le progrès ! C'est un type de progrès que nous, on accepte difficilement, mais c'est comme ça. Pour nous. »

M. Nebout, 88 ans, ancien ouvrier, marié

D'autres expriment le regret face à leur impossibilité à se saisir de services en ligne alors qu'elles auraient bien aimé pouvoir en bénéficier. C'est le cas de Madame Riblet qui se remémore la période des confinements :

« On n'a pas pu utiliser le drive puisqu'il faut passer par internet. Sinon, j'y avais pensé. Ça c'est un cas, où tout à l'heure on se demandait, par exemple, ça on n'y a pas accès. Alors que pendant le confinement ils le faisaient. »

Mme Riblet, 73 ans, ancienne cadre, mariée

À ces regrets s'ajoute également la désorientation face à la perte d'accès à une offre à distance qu'ils avaient l'habitude de fréquenter, mais qui a fini par se dématérialiser. C'est le cas d'anciennes entreprises de vente par correspondance. Face à l'essor d'une offre à laquelle elles n'ont pas accès et au renoncement contraint des livraisons à domicile pourtant pratiquées depuis de nombreuses années, les personnes se sentent oubliées.

Enfin, certaines dénoncent l'injustice qu'elles subissent. Elles se sentent mises à l'écart, au regard du développement du e-commerce ou de la numérisation des services, avec un sentiment d'impuissance. À cette de perte de contrôle face à l'accroissement de l'offre dématérialisée s'ajoute la conviction d'être en incapacité de s'adapter. Madame Palange se sent exclue d'évolutions que ne prennent pas en considération ses besoins :

« Et puis j'y arrive pas, il faut faire des codes, des machins des trucs des pfff, ça m'agace. Ça me prive parce que maintenant tout passe par internet et ça, ça va laisser beaucoup de monde sur le carreau dans les personnes âgées oui oui. »

Mme Palange, 76 ans, ancienne employée, veuve

Madame Palange nous informe également qu’elle a dû « menacer » de changer de banque pour pouvoir continuer de recevoir ses documents papier par la poste. Elle a le sentiment de devoir fournir de nombreux efforts pour être entendue. Le risque d’exclusion d’une partie de la population face à la digitalisation des commerces et des services est mis en lumière par les travaux de Pitaud et Deschamps (2021) citant le rapport des Petits Frères des Pauvres sur l’exclusion numérique des personnes âgées concernant 41 % des femmes et 20 % des hommes âgés de plus de 60 ans. Le sentiment d’être exclue s’exprime également dans le discours de personnes pourtant utilisatrices des outils numériques, qui s’assimilent à une génération de personnes âgées pouvant rencontrer des difficultés. Elles soutiennent alors l’opposition des personnes exclues face à certains services dématérialisés. Elles sont catégorisées ici comme étant des *contestataires*.

4.2.5. *Les contestataires* refusent de prendre part aux effets jugés néfastes de la digitalisation

Les personnes âgées *contestataires* sont accoutumées au numérique. Elles utilisent les TIC pour de nombreuses fonctions, mais s’opposent à la dématérialisation des services commerciaux et au développement du e-commerce. Les 13 personnes de cette catégorie sont présentes au sein de toutes les catégories socioprofessionnelles et sur l’ensemble des territoires d’études. Leur âge moyen est le même que les personnes *connectées*, soit 74 ans, allant de 67 ans pour la plus jeune à 87 ans pour la plus âgée. Les hommes sont légèrement surreprésentés au sein de cette catégorie. Les transformations de l’offre commerciale induites par la digitalisation entrent en contradiction avec leur conception du monde. Le non-emploi des bornes automatiques et le non-usage d’internet pour effectuer des achats en ligne s’inscrivent dans une démarche militante. Le refus de ces modes de consommation constitue un moyen d’exprimer leurs valeurs, qu’elles souhaitent respecter en se fournissant auprès des commerces physiques sur le territoire.

De plus, cette opposition à la digitalisation des services s’illustre comme un soutien aux autres personnes âgées, celles n’ayant pas accès aux outils numériques. Monsieur Blanco se sent appartenir à une « génération bannie » face à la digitalisation, bien que n’ayant pour sa part aucune difficulté à réaliser ses démarches en ligne. Il considère que les acteur·rices du commerce et/ou responsables de ces évolutions délaissent les personnes plus âgées :

« Non, ils s’occupent pas des autres. Ils s’occupent de ceux qui peuvent le faire, qui ont le matériel et qui peuvent le faire. Mais ils ne s’occupent pas des autres. Alors les personnes âgées... »

M. Blanco, 71 ans, ancien ouvrier, divorcé, en concubinage

En s’assimilant à une catégorie de « personnes âgées », Monsieur Blanco adapte ses pratiques d’approvisionnement, guidé par un soutien envers cette population âgée.

Les cinq catégories de personnes dessinent ainsi un modèle de comportements des personnes plus âgées face à la digitalisation au regard de leurs pratiques d'approvisionnement. Elles nous permettent de mieux comprendre les motivations, les choix et les contraintes qui pèsent sur les personnes vieillissantes quant à leurs possibilités de maintenir un approvisionnement autonome. Si les *agissant·es connecté·es* peuvent se saisir d'opportunités en ligne pour élargir leur univers d'approvisionnement, la dématérialisation et digitalisation des services commerciaux et des services de transport participent de la perte d'autonomie des *exclu·es*, et des *volontaires* dans une moindre mesure. Nos analyses ne nous permettent pas de discerner des trajectoires passant d'une catégorie à l'autre avec l'avancée en âge. Toutefois, la description de chaque idéal type suggère que les caractéristiques sociales, économiques et familiales plus que l'âge conduisent à adopter un comportement plutôt qu'un autre.

Conclusion du chapitre 5

Le chapitre 5 éclaire sur les différentes postures des personnes âgées face aux évolutions numériques. Elles se fondent sur les conséquences perçues des transformations ainsi que sur l'aisance à pouvoir se servir des technologies digitales. Nous dressons une description hétérogène des personnes rencontrées, distinguées en cinq catégories différentes. Nos constats empiriques ne vont pas dans le sens de l'idée d'un âge seuil ou « turning point » à partir duquel la pratique des achats en ligne chuterait drastiquement – mesuré à 75 ans au Royaume-Uni (Rybackowska & Sparks, 2022). En effet, si les personnes indifférentes à la digitalisation font partie des plus âgées de l'enquête, tous les âges sont représentés parmi les personnes volontaires, connectées, exclues et contestataires. L'influence de l'âge peut ainsi être relativisée (Fondevila Gascón *et al.*, 2015). Les effets négatifs pour le territoire local attribués au e-commerce se constituent comme l'une des principales raisons de refus d'employer certains modes d'approvisionnement dématérialisés. La catégorie des contestataires illustre bien l'importance de l'environnement local et sa valorisation à travers les pratiques de consommation, identifiée au chapitre précédent et dans la littérature (Essers & Poulot, 2019). Cette idée est renforcée à travers les pratiques de commande dématérialisée auprès d'applications numériques développées localement pour favoriser les liens entre résident·es et producteur·rices du territoire.

Par ailleurs, nos résultats mettent en avant les difficultés physiques, sensorielles ou techniques à pouvoir s'adapter à une digitalisation de l'offre commerciale et des services de transport. Ces évolutions à l'œuvre entraînent une perte d'autonomie (Pitaud & Deschamps, 2021) des personnes

vieillissantes qui se retrouvent dans l'impossibilité de maintenir leurs pratiques d'approvisionnement. Nos observations peuvent être analysées au regard du concept de « capacité numérique » (Bléhaut *et al.*, 2022) mettant en lumière le fait que tous les individus ne sont pas en mesure de se saisir des mêmes bénéfices des outils numériques. Nous montrons ainsi que la catégorie des agissant·es connecté·es tire profit des commerces et services en ligne pour favoriser leur pouvoir d'agir et élargir leurs possibilités d'approvisionnement. À l'inverse la digitalisation et dématérialisation de certaines formes de vente et des services conduit à l'exclusion d'une partie des personnes rencontrées. Dans le champ des transports, depuis la réalisation du programme de recherche sur le vieillissement de la population, la qualité et la sécurité des systèmes de transport, la place accordée au numérique dans la billettique des transports collectifs et ses conséquences sur leur usage par les personnes âgées a évolué. Comme il y a dix ans, nous retrouvons chez bon nombre de ces dernières une préférence d'achats des titres de transport auprès des conducteur·rices ou aux guichets (Keerle *et al.*, 2013). De même, des similitudes s'observent dans le rejet par certaines personnes des supports de validation technologique et des possibilités de leur chargement par des voies dématérialisées. En revanche, si en 2011-2013 « l'appropriation des nouvelles technologies par les personnes âgées n'a qu'un impact mineur sur leur usage des transports en commun » (*ibid.*, p. 10), l'accélération de la digitalisation des services de mobilité s'accompagne d'un désinvestissement des transports collectifs. La situation des *exclu·es* relève bien les risques des transformations numériques concernant le prolongement d'un approvisionnement autonome en vieillissant. En ce sens, les transformations du territoire n'apparaissent pas compatibles avec les besoins et envies de certaines personnes âgées qui ne disposent pas des compétences pour interagir avec un automate lors du paiement ou passer une commande en ligne. Il réside alors de grandes inégalités quant au fait de pouvoir s'adapter aux changements induits par la diffusion du numérique. Les inégalités se lisent davantage à travers les usages que la possession d'outils numériques (Bléhaut *et al.* 2022 ; Brotcorne & Valenduc, 2009 ; Plantard, 2021). Elles sont sociales, s'expriment selon la trajectoire professionnelle, résidentielle ou le genre (Bléhaut *et al.*, 2022 ; Delias, 2019), mais aussi territoriales dans le cas des achats en ligne (Belton Chevallier *et al.* 2014), comme nous allons le voir au chapitre suivant.

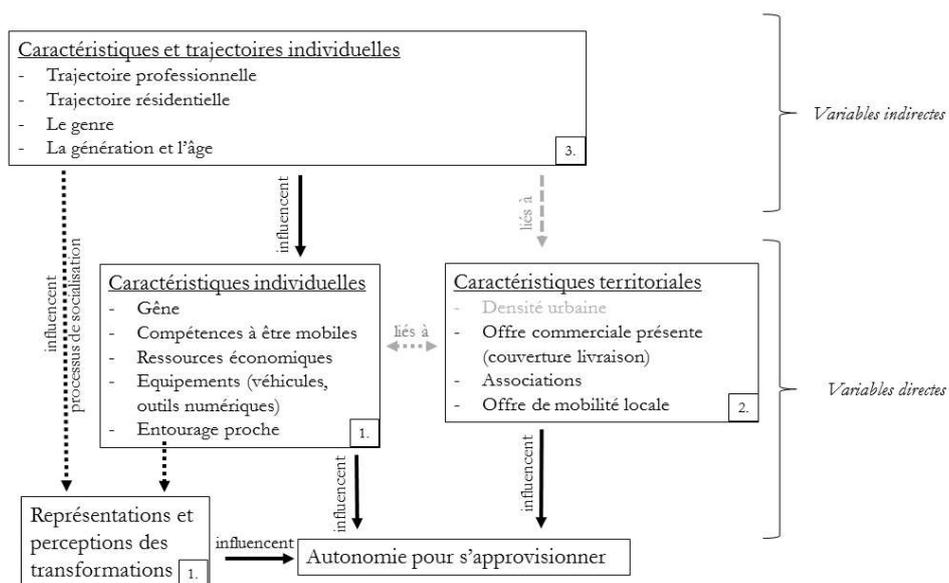
Partie III - Faire face aux transformations : une adaptation aux dimensions plurielles

La partie précédente présente l'ensemble des transformations qui ont une influence sur les conditions d'approvisionnement des personnes âgées ainsi que les différentes stratégies mises en œuvre pour s'adapter. Or, les stratégies mises en place pour s'adapter aux transformations du territoire, les évolutions des pratiques d'approvisionnement en vieillissant ou encore les formes de renoncement à certains lieux d'achats sont multiples et illustrent la diversité des vieillissements. La capacité de s'adapter face aux transformations du territoire nécessite un certain nombre de ressources auxquelles toutes les personnes n'ont pas accès. Pouvoir choisir de nouveaux lieux d'approvisionnement, pouvoir déléguer un déplacement, se faire accompagner, s'engager pour le développement de son territoire dépend de chaque situation. Ainsi les caractéristiques individuelles et de l'environnement influencent la capacité à s'adapter au vieillissement ainsi qu'aux transformations de l'environnement extérieur. Cette troisième partie s'attache à souligner la diversité des vieillissements et des comportements d'approvisionnement qui en découlent. Dans un premier temps, le chapitre 6 met en lumière des inégalités dans les capacités de s'adapter au regard ressources socio-économiques et territoriales dont les personnes disposent ou peuvent disposer. Les écarts de pratiques les plus marqués concernent ceux entre les femmes et hommes rencontrés. Le chapitre 7 fournit ainsi une analyse genrée des pratiques observées et met en lumière les inégalités entre les femmes et les hommes plus âgés quant à leur possibilité de maintenir un approvisionnement autonome. Enfin, nous revenons dans la conclusion de la thèse sur les enjeux soulevés par la question de l'autonomie. La pluralité des situations évoquées soulève le caractère subjectif de l'autonomie. Les différentes manières d'appréhender l'autonomie permet alors de discuter des dimensions capacitanes ou incapacitantes du territoire pour proposer des pistes pour un territoire adapté au vieillissement.

Chapitre 6 : Les multiples stratégies d'adaptation découlent de la diversité des vieillissements et révèlent des inégalités entre les personnes plus âgées

Les vieillissements sont pluriels et cette diversité des conditions d'existence à la vieillesse influence les stratégies mises en œuvre par les personnes pour maintenir un approvisionnement autonome. Ainsi, les expériences singulières du vieillissement, qui dépendent à la fois des caractéristiques individuelles et de l'environnement extérieur se traduisent par des possibilités d'adaptation variées. Certaines caractéristiques influencent directement les pratiques d'approvisionnement, telles que les conditions de santé, ou encore les ressources matérielles et humaines à disposition pour s'approvisionner, mais également les compétences de mobilité, et les représentations associées aux différents modes d'approvisionnement. D'autres en revanche découlent d'éléments moins tangibles : l'âge, la génération, le genre et aussi les trajectoires biographiques des personnes (Cailly *et al.*, 2020). En effet, la vieillesse n'est pas une phase déconnectée du parcours de vie. L'expérience vécue du vieillissement est le prolongement des modes de vie construits tout au long de la vie. La pluralité des trajectoires de vie se traduit avec l'âge par une diversité des vieillissements (Lalivie d'Épinay & Cavalli, 2013). Les conditions de santé en vieillissant sont fortement influencées par le parcours professionnel ou le genre (Cambois *et al.*, 2003, 2008), tout comme les ressources économiques, culturelles et sociales. À la vieillesse, les pratiques d'approvisionnement et de mobilité sont orientées par différents processus de socialisation qui s'établissent tout au long de la vie (Authier *et al.*, 2022). La génération joue un rôle important sur les socialisations à l'œuvre lors de l'entrée dans l'âge adulte. Or en vieillissant, les rôles sociaux sont redéfinis, l'inscription dans de nouveaux réseaux peut influencer les pratiques. De plus, les habitudes prises lors de la vie active ne sont plus toujours compatibles avec les conditions de vieillissement. Au grand âge, de nouvelles instances de socialisation influencent les représentations associées à la mobilité et aux modes d'approvisionnement, notamment les enfants et les associations investies. Ce chapitre traite de la diversité des expériences du vieillissement. Les personnes âgées ne disposent pas des mêmes ressources pour s'adapter, ce qui révèle des situations d'inégalités quant aux possibilités de prolonger leur autonomie pour s'approvisionner. Différentes variables (présentées dans la Figure 12) influencent les capacités de dire et de faire des personnes plus âgées. Nous distinguons deux niveaux : celles ayant une influence directe sur les pratiques, qu'elles soient individuelles ou territoriales, et celles liées à ces variables précédentes qui influencent indirectement le maintien d'un approvisionnement autonome.

Figure 12 : Différentes sources d'inégalités pour maintenir un approvisionnement autonome



Réalisation de l'auteurice, 2024

Dans un premier temps, nous revenons sur les caractéristiques individuelles matérielles ayant un effet direct sur les capacités à maintenir un approvisionnement autonome. Le fait d'être gêné physiquement, les ressources économiques ou encore la proximité de l'entourage peuvent contraindre ou au contraire faciliter l'approvisionnement des personnes. Ces caractéristiques sont donc présentées comme discriminantes sur l'autonomie. Nous abordons dans un second temps les inégalités de ressources territoriales. La comparaison des différents territoires de résidence des personnes rencontrées propose des conceptions individuelles et subjectives de ce que peut être un territoire adapté au vieillissement. Dans la troisième partie de ce chapitre, nous soulignons que ces variables sont fortement influencées par les trajectoires biographiques et caractéristiques ayant un effet indirect sur les stratégies mises en œuvre par les personnes pour s'adapter.

1. Les caractéristiques discriminantes sur le maintien d'une autonomie pour s'approvisionner

Nous présentons dans un premier temps les variables qui ont une influence directe sur les pratiques d'approvisionnement et les possibilités de s'adapter en vieillissant. La partie précédente a mis en avant les ressources qui favorisent la capacité de s'adapter des personnes rencontrées. Nous pouvons d'ores et déjà supposer des capacités inégales entre les personnes qui disposent de ces ressources et celles qui n'y ont pas accès. De nombreuses stratégies d'adaptation face aux évolutions des conditions d'accès à l'offre commerciale périurbaine en vieillissant reposent sur l'automobile.

Ainsi, la motorisation est un facteur discriminant entre les personnes plus âgées quant à leurs possibilités de maintenir un approvisionnement autonome. De même, l'équipement en ordinateur ou tablette et le fait de disposer des connaissances techniques pour réaliser des achats sur internet semblent nécessaires à un report des déplacements pour s'approvisionner vers une commande en ligne. Ces deux exemples cités sont bien documentés par la littérature, concernant la détention du permis et la motorisation (Ahern & Hine, 2012 ; Nordbakke, 2019 ; Ranković Plazinić & Jović, 2018 ; Siren & Haustein, 2016 ; Ulfarsson & Kim, 2019) ou la possession d'outils numériques et la fréquence de leur usage (Huterska & Huterski, 2022). Les compétences requises pour être mobile, telles que le fait de savoir conduire, attesté par le permis, ou les connaissances informatiques ou encore la faculté à se repérer dans l'espace ou à comprendre un réseau de transports urbains sont des variables influençant le maintien de l'autonomie. Les représentations associées aux différents services de mobilité, ou formes d'approvisionnement ont également un effet direct sur le choix des stratégies pour s'approvisionner. Dans ce chapitre, plutôt que d'analyser l'effet de variables précédemment mentionnées sur les possibilités de maintenir un approvisionnement autonome (approfondi dans le chapitre précédent), nous proposons de les mettre en lien avec les autres caractéristiques individuelles des personnes rencontrées. La gêne pour se déplacer, évoquée au chapitre 3 est fortement liée à l'âge et contrarie la mobilité à pied, en voiture, en transport en commun. Selon l'ampleur des difficultés, elle contrarie fortement les capacités de faire. Les ressources économiques sont un facteur d'inégalité entre les personnes dans leur possibilité de mettre en œuvre des solutions de mobilité ou d'approvisionnement plus coûteuses. Enfin, l'entourage familial et amical influence directement les pratiques d'approvisionnement, lorsqu'il permet de prolonger les pratiques et donne lieu à des socialisations nouvelles.

1.1. Les difficultés physiques pour se déplacer : le facteur le plus limitant en termes de mobilité

Dans l'enquête de terrain, ce sont principalement les conditions de santé, et le fait de rencontrer une déficience motrice ou non qui différencient le plus fortement les univers d'approvisionnement. Madame Pagel à 71 ans, fait partie des personnes les plus jeunes rencontrées. Ancienne ouvrière, elle souffre de la hanche et sa prothèse la gêne pour marcher. Son seul lieu d'approvisionnement est le Leclerc de la zone nord où elle peut se rendre accompagnée de son mari. D'un autre côté, à 87 ans, Monsieur Talmon, ancien cadre, se rend plusieurs fois par semaine dans une petite dizaine de points d'approvisionnement différents. Si ce dernier s'est fait opérer d'une hanche, il supporte très bien sa prothèse qui n'est pas un frein à sa motricité. À l'échelle de notre échantillon, trois quarts des personnes qui ne déclarent aucune maladie ou opération récentes fréquentent plus de 5

points d'approvisionnement de manière régulière. C'est le cas de la moitié chez celles ayant fait mention de difficultés de santé. Ces dernières ont également une fréquence de sortie pour s'approvisionner inférieure à celles qui sont dans de meilleures conditions de santé.

Les observations mentionnées ci-dessus sont approfondies grâce aux données de l'EMP. Un modèle statistique met en lumière l'effet de la gêne pour se déplacer sur la mobilité pour achats des personnes âgées de 70 ans et plus résidant en France. Le modèle mesure l'influence de différentes caractéristiques individuelles, appelées variables explicatives, sur le nombre de déplacements quotidiens pour le motif « achats » (Tableau 10). Nous mesurons l'effet de la gêne conjointement à d'autres variables telles que l'âge, le sexe, la possession du permis de conduire, l'ancienne catégorie socio-professionnelle, le type de ménage, le niveau de revenu et la gêne. La gêne comporte quatre modalités : non gêné ; gêné mais peut se déplacer seul ; gêné pouvant se déplacer seul que sur certains itinéraires ; gêné ne pouvant pas se déplacer seul. Ainsi, parmi toutes ces variables, la gêne est celle ayant le plus de poids sur le nombre de déplacements quotidiens. La gêne a également une influence sur la probabilité de s'être déplacé au cours de la semaine (Annexe 4). Ces résultats sont en accord avec la littérature (Böcker *et al.*, 2017 ; Choo *et al.*, 2016 ; Mollenkopf *et al.*, 2017) qui met en lumière l'influence primordiale des conditions de santé sur la mobilité.

Tableau 10 : Modèle linéaire du nombre de déplacements pour achat quotidien

Variables (entre parenthèses, modalité de référence)	Coefficient	[Intervalle de confiance 95 %]		Significativité Pr(> t)
Âge	-3,66e-03	-8,96e-03	1,64e-03	1,76e-01
Sexe (Femme)				
Homme	-9,24e-02	-1,61e-01	-2,42e-02	7,93e-03 **
État face à la gêne (Non gêné·e)				
Géné·e, peut se déplacer seul·e	-8,72e-02	-1,79e-01	4,34e-03	6,19e-02 .
Géné·e, peut se déplacer seul·e sur certains itinéraires	-1,97e-01	-2,93e-01	-1,01e-01	5,75e-05 ***
Géné·e, ne peut pas se déplacer seul·e	-4,30e-01	-5,31e-01	-3,29e-01	< 2e-16 ***
Permis de conduire (Possède le permis)				
N'a pas le permis	-1,02e-01	-1,96e-01	-9,06e-03	3,16e-02 *
Ancienne catégorie socioprofessionnelle (Ouvrier·ère)				
Agriculteur·rice	-8,77e-02	-2,23e-01	4,75e-02	2,04e-01
Artisan·e, commerçant·e	6,76e-02	-4,89e-02	1,84e-01	2,55e-01
Cadre	4,02e-02	-7,64e-02	1,57e-01	4,99e-01
Profession intermédiaire	-8,40e-04	-1,00e-01	9,88e-02	9,87e-01
Employé·e	5,04e-02	-3,63e-02	1,37e-01	2,54e-01
Sans activité professionnelle (sauf retraités)	-4,51e-02	-1,93e-01	1,03e-01	5,50e-01
Type de ménage (Personne seule)				
Famille monoparentale	-1,09e-01	-3,23e-01	1,06e-01	3,21e-01
Couple sans enfant	8,60e-02	1,85e-02	1,54e-01	1,25e-02 *
Couple avec au moins un enfant	2,76e-01	7,89e-02	4,74e-01	6,11e-03 **
Autre type de ménage	1,46e-02	-1,86e-01	2,16e-01	8,87e-01
Niveau de revenu	1,66e-02	3,07e-03	3,02e-02	1,63e-02 *
Densité de la commune de résidence	-3,41e-02	-8,45e-02	1,63e-02	1,85e-01
Constante	9,76e-01	5,31e-01	1,42e+00	1,84e-05 ***

Codes de significativité : significatif avec un risque d'erreur inférieur à 0,1 % (***) ; 1 % (**) ; 5 % (*) ; 10 % (.)

Sources : EMP 2018-2019. Calculs et réalisation de l'auteur.

Multiple R-squared: 0,09. Données : Modèle du nombre de déplacement pour achat par personne (entre 0 et 4) le jour de déplacement. Pour les 2 067 personnes âgées de 70 ans et plus résident dans des communes de densité > 1

Le fait que la gêne soit une variable aussi discriminante sur la mobilité conduit à deux idées. Tout d'abord, la fréquence des déplacements et le nombre de lieux d'approvisionnement fréquentés apparaissent altérés par des difficultés à se mouvoir. Une diminution des déplacements en vieillissant est en partie due à ces difficultés à être mobile, et non pas à la seule volonté de se recentrer sur les activités investies à domicile. La gêne pour se déplacer participe donc de la déprise, les personnes renonçant à une mobilité pour achats foisonnante pour se concentrer sur d'autres activités. La seconde idée tient dans le fait que plus une personne rencontre des troubles physiques, moins elle se déplace. Cette observation paraît à première vue évidente, mais elle souligne des inégalités dans le fait de pouvoir maintenir une autonomie pour s'approvisionner, selon les conditions physiques, cognitives ou sensorielles. Les personnes qui déclarent rencontrer des difficultés motrices ou des troubles de la vision sont alors défavorisées quant à leur capacité d'agir,

de se déplacer et de s'approvisionner. Ce résultat suggère que les services de mobilité ou les conditions d'accès à l'offre commerciale ne sont pas adaptés à la diversité des caractéristiques physiques ou cognitives individuelles⁵². Nos considérations rejoignent celles d'Blanc qui souligne que « les déficits corporels, ou les restrictions » induisent une « limitation des gestuelles, des capacités de déplacements » (2023, p. 322). Un environnement non adapté aux différents troubles moteurs, visuels ou cognitifs produit des situations de handicap (Blanc, 2023 ; Fougeyrollas & Roy, 1996) à cause desquelles les personnes âgées qui vieillissent à domicile voient leurs pratiques d'approvisionnement contrariées. Il en résulte alors des inégalités d'accès aux commerces entre les personnes valides, pouvant marcher, conduire, ou monter à bord d'un véhicule et les autres pour lesquelles ces actions sont difficiles à réaliser. Sur les deux terrains d'étude, l'offre commerciale et ses conditions d'accès ne permettent pas de compenser les restrictions corporelles ou sensorielles pouvant survenir en vieillissement. Par ailleurs, les personnes ne sont pas toutes égales face au risque d'être gênées ou à l'âge de l'apparition de ces gênes. Nous revenons sur ce point dans la deuxième partie du chapitre.

1.2. Des contraintes économiques qui restreignent les possibilités d'adaptation

Le niveau de revenu n'est pas une question posée systématiquement lors des entretiens. Les ressources économiques sont évaluées à travers le discours des personnes rencontrées lorsqu'elles disent devoir faire attention à leurs dépenses quand d'autres évoquent une aisance financière. L'auto-évaluation de ses ressources économiques est très subjective. Elle permet cependant d'identifier des contraintes financières mises en avant par les personnes rencontrées. Certaines déclarent, en effet, restreindre leur univers d'approvisionnement pour des raisons économiques. À l'inverse certaines personnes mentionnent le fait que les stratégies qu'elles emploient sont possibles parce qu'elles disposent de moyens financiers suffisants.

Nous l'avons observé, lorsque l'univers d'approvisionnement se restreint spatialement et se rapproche du domicile, l'offre commerciale présente à proximité pratique bien souvent des prix bien plus élevés que les grandes et moyennes surfaces. Pour certaines personnes vieillissantes, l'offre accessible se restreint aux offres où les prix pratiqués sont les plus élevés⁵³. Le poids dans le budget d'un approvisionnement local n'est pas le même selon les niveaux de revenus. S'affranchir

⁵² Cette idée est développée selon l'hypothèse que dans le questionnaire administré lors de l'EMP, la gêne correspond à des capacités fonctionnelles amoindries, pouvant être dues au vieillissement.

⁵³ Hare (2003) qualifie en effet la population plus âgée dépendante d'une offre commerciale de proximité comme désavantagée car les prix pratiqués sont souvent plus chers.

d'une mobilité contrainte ou devenue trop exigeante vers les pôles urbains n'est possible qu'en acceptant une augmentation des prix des produits achetés plus proches du domicile. Le Vival de Saint-Seine-L'Abbaye propose une offre accessible à pied pour les résident·es de la commune. Il pourrait être une solution pour Madame Seillier qui a toujours pris en charge l'approvisionnement de son couple et a renoncé à conduire depuis quelques années. Or, elle et son mari ont décidé que ce dernier se rendrait dans les grandes et moyennes surfaces en périphérie de Dijon, où les commerces proposent des prix plus bas. L'offre de proximité serait donc réservée de fait aux personnes pouvant encaisser ces coûts supplémentaires. Les prix des produits orientent également le choix des points d'approvisionnement de Madame Mesnier. Récemment opérée du poignet, elle ne peut plus conduire le temps de sa rééducation. Plutôt que de faire ses achats à la pharmacie de la commune, à quelques centaines de mètres de chez elle, elle préfère se rendre, accompagnée d'une aide à domicile, dans la grande pharmacie du centre-ville, la moins chère de Dijon. Parmi les discours recueillis sur le territoire dijonnais, quatre mentionnent cette même pharmacie. Les prix pratiqués sont tels qu'ils motivent à eux seuls un déplacement à destination du centre-ville. Madame Chauveau indique ne plus apprécier se rendre au centre de Dijon qu'elle évite. Elle a tout de même fait le choix de s'approvisionner dans la pharmacie du centre car son budget dédié aux produits médicaux et parapharmaceutiques, souvent partiellement voire non pris en charge par l'assurance maladie est très conséquent.

Pour Madame Rigaud, le report des lieux d'achats vers le bourg rural et les centralités de proximité est possible :

« Et puis ensuite, c'est faire vivre les gens d'ici. Par exemple, mon frigidaire est tombé en panne, je sais que je vais payer plus cher, mais je suis allée à Nexon, chez le... le monsieur qui fait les meubles et les arts ménagers. Donc euh... j'ai les moyens. J'ai les moyens parce que moi je ne dépense pas tellement. »

Mme Rigaud, 76 ans, ancienne cadre, célibataire

Madame Rigaud accepte de payer plus cher, car elle dispose de ressources financières suffisantes pour assumer le coût plus élevé des produits vendus dans le centre bourg par rapport aux grands magasins d'électroménagers en périphérie de Limoges. Pour autant, elle n'a pas vraiment le choix, Nexon étant la destination la plus lointaine où elle se rend seule en voiture. Les offres les moins chères en périphérie de la ville lui sont inaccessibles. Nos observations peuvent être rapprochées des pratiques d'approvisionnement de personnes plus âgées de petites villes qui illustrent des situations de captivités des commerces présents, lorsqu'il devient trop contraignant de se rendre plus loin (Chaze, 2009). Chaze met en évidence « l'impossibilité, pour les retraités, d'avoir accès aux magasins discount situés en périphérie, et donc de bénéficier de prix plus bas lors de leurs achats. » (p. 6).

Cependant, lorsque des solutions plus coûteuses permettent de garantir une certaine indépendance vis-à-vis des proches, elles commencent à être envisagées. En d'autres termes, une offre, physique ou virtuelle, plus chère, mais proposant un large choix de produit, pour laquelle la commande peut être exécutée seule pourrait être privilégiée par rapport à une moyenne surface qui repose sur une aide de l'entourage. De plus, lorsque les prix plus élevés sont compensés par l'économie du coût de la mobilité, l'offre devient particulièrement appréciée. Monsieur Rivière, âgé de 91 ans conduit, mais a diminué la fréquence et la distance de ses déplacements. Plus aussi mobile qu'avant, il a reporté une partie de ses achats au marchand ambulant qui s'arrête devant le perron de sa porte.

« Et puis il a un camion, c'est propre, c'est... y'a un éventail de produits hein. Tout ce qui est lave-vaisselle, lave-main, euh... Tout ce qui est alimentation. Et il a des produits de qualité. C'est peut-être un tout petit peu plus cher. J'ai fait une comparaison par exemple sur les boîtes de Ricorée. Y'a un petit supplément, parce que si vous voulez, il l'amène devant la porte. Parce que moi quand je vais faire le plein là-bas à super U, j'en ai vite mis pour 70 euros. Alors donc si vous voulez, tout ça... »

Monsieur Rivière, 91 ans, ancien agriculteur, veuf

Il justifie ainsi les hauts prix pratiqués par un calcul du coût économisé correspondant à l'économie d'essence faite. Plus tard dans l'entretien, Monsieur Rivière évoque également que cette pratique adoptée en vieillissant fait en partie suite aux recommandations de ses enfants pour qu'il évite de prendre le volant.

Contrairement aux déplacements liés à la santé à destination de l'hôpital pouvant être pris en charge par la sécurité sociale, ceux ayant pour motif l'approvisionnement ne peuvent faire l'objet d'une aide financière. Les courses de taxis doivent être payées intégralement par l'utilisateur. Ce mode de déplacement n'est donc pas considéré par les ménages modestes, surtout dans les espaces peu denses. Le prix, lié à la distance parcourue augmente de surcroît pour les personnes éloignées des lieux d'achats. Monsieur et Madame Riblet, résidant à 9 km du supermarché le plus proche évoquent le taxi comme une solution mise en œuvre par une tante.

« Madame : La seule solution c'est le taxi. Ici c'est le taxi, si vous ne pouvez pas conduire, y'a pas d'autre solution.

Monsieur : C'est le problème de, de nos petits pays.

Madame : C'est un vrai problème. Moi j'avais une tante qui habitait dans un village, là qui était toute seule et elle conduisait pas. Et c'était un gros problème. Mais elle utilisait beaucoup le taxi, mais ça coûte cher...

Monsieur : Un taxi pour aller à Nexon, je ne sais pas combien c'est, peut-être une centaine d'euro aller-retour.

Madame : Et puis c'est, si tu le prends pour aller faire tes courses, soit il t'attend, mais tu payes, soit il revient mais t'attends... »

M. et Mme. Riblet, 77 et 73 ans, ancien cadre et ancienne profession intermédiaire, marié-es

Madame et Monsieur Riblet n'envisagent pas le taxi comme un mode de déplacements pertinent pour le moment car ils sont véhiculés et, non sans difficultés, conduisent. Mais c'est surtout le coût important de la course qui freine son usage. Aucune autre personne n'évoque le taxi comme une solution de mobilité pérenne sur le territoire d'étude en raison des prix pratiqués pour des distances à parcourir importantes. Dans la littérature, un faible niveau de revenu est également associé à un choix de mode de déplacements plus limité (Ryan *et al.*, 2019 ; Schmöcker *et al.*, 2008) ainsi qu'une mobilité potentielle plus étroite (Mollenkopf *et al.*, 2017 ; Nordbakke & Schwanen, 2015). Dans le chapitre 5, nous avons mentionné l'usage de la voiture à boîte automatique comme solution pour faire face à des difficultés pour conduire en vieillissant qui évitent aux conducteur·ices de passer les vitesses, embrayer et débrayer. L'achat d'un nouveau véhicule ou transformer sa voiture manuelle en automatique représentent un coût. Cette stratégie ne peut être envisagée par les ménages les plus modestes. S'affranchir d'une mobilité physique devenue contraignante pour une mobilité en ligne et passer des commandes sur internet impliquent un équipement en outils numériques. Ces outils représentent un coût important. Le baromètre du numérique de 2023 en France souligne l'influence du niveau de revenu sur l'équipement en ordinateur ou tablette (Brice Mansencal *et al.*, 2024). Ainsi, les personnes du quartile de revenu le plus bas sont 85 % à être équipé d'un ordinateur, contre 96 % pour le quartile le plus haut. Pour rappel, sans distinction de niveau de revenu, ce chiffre s'élève à 89 % de la population française et 64 % pour les personnes âgées de 70 ans et plus. L'effet du niveau de revenu sur l'équipement en outils numériques est renforcé au sein de la population plus âgée.

La solution la plus radicale pour augmenter l'accessibilité aux commerces et étendre son univers d'approvisionnement est la relocalisation (Jouffe *et al.*, 2015). Déménager est une stratégie employée qui illustre les capacités des personnes plus âgées afin de favoriser un approvisionnement autonome. Certaines personnes rencontrées envisagent ainsi une relocalisation future. Or, les ressources économiques sont particulièrement discriminantes sur les possibilités de changer de lieu de résidence. Le souhait de Madame Palange serait de vivre en résidence sénior :

« Parce que pour aller faire des courses, parce que pour aller faire les courses quand on conduit c'est parfait. On a vite fait d'aller faire ces courses. Mais quand on ne conduit pas c'est beaucoup plus compliqué que ça. Et j'avoue que les mes moyens me le permettraient à partir du moment où je ne conduirais plus j'irais, mais ça sera pas possible parce que les retraites ne permettent pas de suivre, dans une résidence sénior. »

Mme Palange, 76 ans, ancienne employée, veuve

Les projections de Madame Palange sont encore très floues et lointaines le jour de l'entretien. Au moment de notre rencontre, elle conduit, se déplace seule, accompagne une amie en courses et apprécie la compagnie de sa fille et ses petits-enfants qui vivent avec elle. L'idée d'un futur où elle

rencontrerait des déficiences reste encore abstraite et elle n'a entamé aucune démarche pour déménager. Cependant, elle évoque aujourd'hui une contrainte financière importante qui l'empêcherait d'envisager un déménagement dans un environnement urbain qu'elle estime plus propice au vieillissement. À l'inverse Madame Buteau et son mari sont multi-propriétaires. Le couple a investi dans trois logements situés dans trois contextes urbains adaptés à chaque étape de leur vieillesse. Cette anticipation millimétrée, a été rendue possible grâce à leurs économies qui leur permettent d'être propriétaires de trois résidences simultanément. (La stratégie du couple est détaillée à la fin du chapitre.) Cette solution est inenvisageable pour une majorité des personnes rencontrées.

1.3. Le réseau d'interconnaissance et l'entourage comme source d'inégalité

L'appartenance à un réseau de solidarité, les liens avec l'entourage amical ou familial est un facteur important sur les capacités à s'approvisionner. Nous avons mis en avant le rôle de l'entourage qui devient un support à l'autonomie en proposant une aide lors des différentes étapes de l'itinéraire d'approvisionnement. Cette aide soutient également les capacités de dire. Elle offre aux personnes la possibilité de choisir les produits souhaités, les lieux d'approvisionnement ou l'organisation des sorties. Dès lors que ce soutien humain est inégalement réparti au sein de la population, il devient un facteur discriminant.

1.3.1. *Un soutien de l'entourage familial et une socialisation ascendante qui favorise l'adoption de nouvelles pratiques d'approvisionnement*

Les données de l'EMP soulignent l'influence de la structure du ménage sur la mobilité pour achats des personnes de 70 ans et plus. En effet, le modèle présenté (partie 1.), souligne une différence significative du nombre de déplacements pour achats pour les personnes résidant en couple et en couple avec un enfant. Dans un cadre plus large que celui de l'approvisionnement, les conjoint·es des personnes plus âgées sont identifi·es comme étant les principaux·les aidant·es des pratiques en ligne (Marler & Hargittai, 2024). L'aide mutuelle apportée permet ainsi un usage des outils technologiques sans dépendre d'une personne extérieure au couple. Dans le chapitre suivant, nous abordons plus précisément la complémentarité au sein des couples âgés et les stratégies adoptées à deux pour maintenir un approvisionnement autonome. Nous soulignons qu'il est nécessaire de considérer le genre dans la compréhension des pratiques des couples. Nous relevons ici que, toutes choses égales par ailleurs, les personnes âgées de 70 ans et plus vivant hors des pôles urbains qui habitent en couple avec au moins un enfant au sein du domicile familial effectuent 0,26 déplacement pour achats supplémentaire par jour par rapport à celles vivant seules. Rappelons

toutefois qu'il est difficile d'interpréter cette plus grande mobilité physique à partir de l'EMP, qui n'illustre en rien les raisons de ce nombre de déplacements plus important. L'enquête de terrain présente la proximité des enfants comme un critère favorisant l'approvisionnement des personnes rencontrées (chapitre 4.1.). Nous avons également observé que se faire accompagner et dépendre de ses enfants peut être vécu comme une contrainte. Il est donc ardu d'en tirer une conclusion en termes d'inégalité.

Par ailleurs, l'entourage familial, en plus d'être un appui pour la mobilité physique, peut l'être également pour s'approvisionner en ligne. En vieillissant, les rapports parents - enfants évoluent. L'observation des pratiques d'approvisionnement des enfants peuvent ainsi influencer celles de leurs parents âgés (Caradec, 2001). En effet, les personnes rencontrées qui adoptent un discours positif vis-à-vis des outils numériques et notamment des achats en ligne, sont nombreuses à mentionner les pratiques de leurs enfants. Chez les personnes rencontrées ayant des enfants, les trois-quarts utilisent fréquemment les outils numériques, et deux-tiers ont expérimenté les achats en ligne. À l'inverse, parmi les huit personnes n'ayant pas eu d'enfant, cinq ne font aucun usage des TIC et seules deux personnes ont effectué une commande sur internet. Le rapport sur La société numérique française met ainsi en lumière le fait de vivre seul et sans enfant comme un facteur significatif sur le risque d'être éloigné du numérique (Bléhaut *et al.*, 2022). La décision d'expérimenter les achats en ligne est souvent impulsée par les habitudes des enfants, neveux ou nièces qui rapportent les avantages de cette forme d'approvisionnement. Plusieurs personnes rencontrées indiquent avoir pris connaissance de certains usages du numérique, notamment les commandes au drive par leurs enfants, tel que Monsieur Blampey.

« On l'a vu chez nos enfants. Notre fille l'utilisait beaucoup, les belles-filles aussi. »

M. Blampey, 79 ans, ancien cadre, marié

Monsieur Bonjean raconte également les débuts de son recours au e-commerce. Il apprécie maintenant commander des vêtements sur l'application Vinted :

« Quand je vois les enfants à côté, pfff. Mon fils, un de mes fils, est venu les dernières vacances là. On discutait. On avait discuté je dis : tiens ! t'as une doudoune, elle est bien ta doudoune, un truc matelassé. Sur Vinted là, j'appelle ça wanted. :) Mort ou vif. Alors il me dit : viens on va voir : tac tac tac ! Alors il m'en a acheté une. Un truc qui valait, je sais pas combien, 150 €, 35 €, sur Vinted, les gens qui vendent des fringues d'occase, mais c'est pas mon truc ça. J'irai jamais acheter quelque chose là-dedans. La couleur, tout de suite, ils sont dedans ! ils sont dedans ! »

M. Bonjean, 73 ans, ancien cadre, marié

L'image positive de Vinted se retrouve dans les propos de Madame Apolinar qu'elle développe à travers l'expérience de sa belle-fille :

« Ils sont jeunes, et puis trois enfants trouvent leur compte à commander en ligne. D'avoir plus l'habitude, ma belle-fille, elle s'achète même énormément de vêtements, comment s'appelle déjà son truc ? Mais je vais m'y mettre [à Vinted]. [C'est] des vêtements d'occasion qu'elle achète pour trois fois rien. »

Mme Apolinar, 74 ans, ancienne cadre, mariée

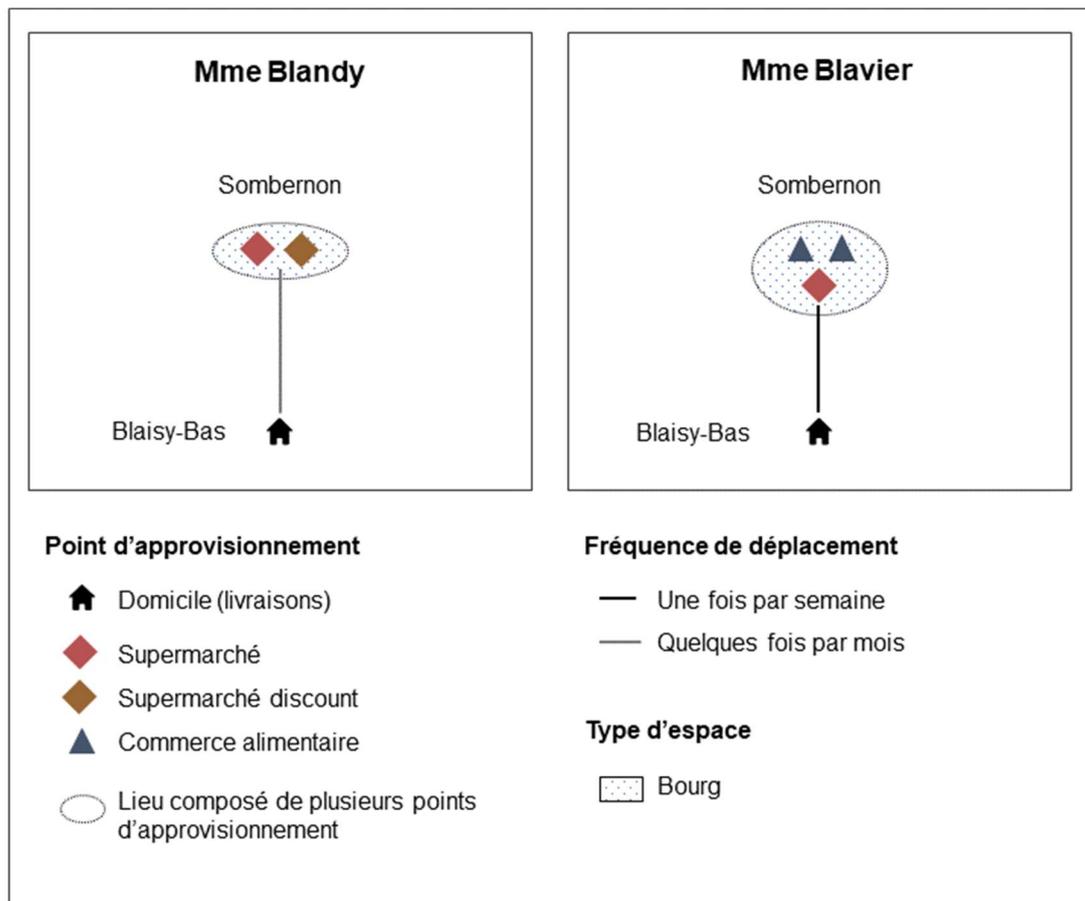
Madame Apolinar poursuit son idée et annonce qu'elle souhaite très prochainement s'acheter des robes d'occasion, adaptées à une perte de motricité dans l'épaule. Elle se débarrasse d'un sentiment de crainte vis-à-vis des achats en ligne et de la résistance à l'idée de commander ses vêtements sans les avoir essayés au préalable. Une familiarisation progressive avec cette pratique en ligne donne envie d'essayer. Cette situation illustre un cas de socialisation inversée ou ascendante (Caradec, 2001) par rapport à une socialisation primaire au sein de laquelle les enfants constituent des agents socialisants pour leurs parents concernant leurs perceptions et usages du numérique. Cette forme de socialisation fût également mise en évidence dans l'usage de TIC chez les personnes âgées (Aleti *et al.*, 2023 ; Perez, 2020) plus précisément pour le recours au e-commerce (Watne *et al.*, 2011). Au-delà du cercle familial, l'inscription dans des réseaux de sociabilité participe d'un usage plus intense d'internet, notamment pour la consommation (de Coninck, 2010).

1.3.2. *Des possibilités d'aide plus nombreuses pour les adhérent·es d'associations locales*

Le fait d'adhérer ou non à une association apparaît dans notre enquête de terrain, comme une variable importante sur les possibilités de prolonger les pratiques d'approvisionnement. Les associations investies à la vieillesse sont des lieux de rencontres appréciés au sein desquels se créent des relations de solidarité. L'entraide s'organise alors au sein et en dehors du cadre associatif. Nous observons ainsi une distinction entre les personnes bien insérées dans le tissu associatif du territoire qui bénéficient de différentes ressources *humaines* pour s'adapter, et celles plus isolées ne pouvant pas compter sur ce même soutien.

La comparaison des univers d'approvisionnement de Mesdames Blandy et Blavier illustre l'influence de ces réseaux d'interconnaissances sur la diversité des lieux fréquentés (Figure 13). Agées respectivement de 82 et 85 ans, elles rencontrent toutes les deux des difficultés pour marcher et porter leur panier. Toutes les deux veuves, elles n'ont jamais eu le permis de conduire. Madame Blandy n'adhère à aucune association et ne participe plus à une activité collective. Madame Blavier en revanche, est adhérente et se rend chaque semaine au club de troisième âge du foyer rural de la commune.

Figure 13 : Univers d'approvisionnement de Madame Blandy et de Madame Blavier



Réalisation : A. Brachet et L. de Frémont, 2024

Si leurs univers d'approvisionnement semblent restreints depuis la fermeture de l'épicerie « Chez les filles » de Blaisy-Bas, le réseau de connaissance de Madame Blavier lui permet de se rendre plus fréquemment au supermarché le plus proche et de diversifier ses lieux d'achats. Elle peut ainsi se rendre quelques fois par mois à la boulangerie et à la boucherie du bourg le plus proche grâce à son ami de la commune qui l'emmène chaque semaine.

L'adhésion des personnes âgées à une ou différentes associations en vieillissant correspond à une nouvelle inscription sociale. Ces associations deviennent de nouvelles instances de socialisation. Les personnes âgées faisant partie d'associations intègrent des normes et valeurs propres à ces structures associatives. L'influence des autres adhérent·es de l'association est perceptible dans le choix des lieux d'achats ayant été recommandés, ou l'organisation de sorties pour achats conjointes. Les associations engagées autour de valeurs éthiques et/ou écologiques participent de la réflexion sur les modes de consommation. Adhérer à ces associations peut être vecteur d'une modification des pratiques d'approvisionnement vers des modes jugés comme plus responsables.

Quand la branche « Amap » de l'association de loisir de la commune s'est créée, Madame Arcis était adhérente à la partie « loisir » de l'association. Jusque-là, Madame Arcis s'était toujours approvisionnée dans les grandes et moyennes surfaces ainsi que les boucheries et boulangeries de la commune. Son adhésion a été justifiée « parce que d'abord, les gens qui en font partie, [elle] les connaissait ». En effet, le fonctionnement initial de l'Amap : la réception d'un panier hebdomadaire de produits alimentaires imposés, ne lui plaisait pas. Être adhérente de l'Amap correspondait davantage à une pression sociale de ses pairs, membres du foyer rural dont elle fait partie, plutôt qu'un choix individuel. Sa motivation première était de participer à un projet collectif, sans être particulièrement attachée à la nature du projet. Aujourd'hui, son univers d'approvisionnement a évolué, contenant désormais Amap, marchés de producteurs, vente directe à la ferme et épicerie bio. Elle tient un discours militant pour une consommation plus éthique qu'elle a construit progressivement par les échanges tenus au sein de l'association. De plus, adhérer à une association et plus largement être inséré·e dans un réseau d'interconnaissance permet de connaître les opportunités d'approvisionnement « qui n'ont pas pignon sur rue » pour reprendre les termes de Thébert et ses collègues (2016). L'insertion dans le tissu social est donc vectrice d'inégalité dans la mesure où les personnes qui en sont exclues ne peuvent exploiter l'ensemble des ressources offertes par le territoire.

2. Les caractéristiques du territoire de résidence : un effet nuancé sur les possibilités d'adaptation

Nous l'avons vu, les évolutions de l'offre commerciale et de la mobilité peuvent conduire à une perte d'accessibilité aux commerces pour des personnes plus âgées (chapitre 3.3.). Or dans certaines situations, les ressources territoriales peuvent favoriser le maintien de l'autonomie pour s'approvisionner. Sur les différentes communes du terrain d'étude, de nombreuses personnes peuvent se saisir des offres proposées, à différentes échelles spatiales. Le caractère contraignant, ou au contraire, capacitant du territoire peut être propre à chaque personne. Les ressources territoriales sont jugées pertinentes ou non selon une expérience de la vieillesse qui leur est propre. Dans cette partie, nous relevons que les inégalités spatiales quant aux possibilités de maintenir une autonomie ne dépendent pas tant de la densité de la commune ou sa position dans la hiérarchie urbaine, mais se trouvent à une échelle plus fine selon les offres commerciales et de mobilité locales.

2.1. Banlieue proche, périurbain, espace rural : en dehors des centres urbains, aucun espace ne semble plus propice qu'un autre

Les ressources locales proposées par les différents types de territoires ne sont pas de même nature. Dans cette sous partie, nous présentons trois contextes urbains de résidence : la banlieue proche, le périurbain, le rural polarisé, les éléments qui peuvent élargir les capacités de dire et de faire des personnes âgées. Cependant, ces atouts territoriaux ne le sont pas pour tous·tes et ne font pas du contexte territorial de résidence un facteur discriminant sur l'approvisionnement dans la mesure où les ressources et obstacles se compensent.

2.1.1. *La densité a une influence positive sur l'accès aux commerces, mais limitée*

Les espaces de densité intermédiaire en proche banlieue des villes de Limoges et Dijon proposent une offre commerciale et de mobilité plus abondante que les autres communes moins denses du territoire d'étude. Les résident·es profitent ainsi d'une accessibilité, piétonne, automobile ou en transports collectifs aux commerces plus importante comparée aux deuxièmes et troisièmes couronnes des aires. La plus grande accessibilité facilite la recomposition spatio-temporelle des univers d'approvisionnement. Après la fermeture d'un commerce, le report vers une offre de même nature est possible dans les communes de densité plus importante. À l'inverse, dans les communes très peu denses éloignées des pôles, une fermeture correspond bien souvent à la disparition de cette offre. Les réactions face à la fermeture de l'épicerie « Chez les filles » à Blaisy-Bas, comparées à celles suscitées par la fermeture de l'Intermarché du Palais-sur-Vienne illustrent cette idée. À Blaisy-Bas, la disparition bien que provisoire de la dernière épicerie de la commune est le sujet central de toutes les discussions des résident·es. Plusieurs minutes de chaque entretien mené furent dédiées à cette nouvelle. La présence d'autres supermarchés au Palais et la proximité avec la zone commerciale au nord de Dijon font de la fermeture de l'Intermarché un non-événement. Sa fermeture est évoquée en des termes neutres par Madame et Monsieur Pagel, ainsi que Madame Palange. Les quatre autres habitantes du Palais rencontrées n'en font pas mention. En effet, sa fermeture n'implique pas une reconfiguration de l'ensemble de l'univers d'approvisionnement des palaisiens et palaisiennes.

Les personnes plus jeunes parmi celles rencontrées évoquent leur vieillissement futur à domicile. En proche banlieue, elles envisagent plus facilement un report modal de la voiture en tant que conductrice vers des déplacements piétons ou en transports, tel que le formule Monsieur Pagel :

« Ça l'avenir nous le dira, parce que bon, il suffit d'avoir une maladie quelconque et puis ça y est hein ! Euh... Je peux plus conduire. Bon, on prendra les transports en commun à ce moment-là. »

M. Pagel, 74 ans, ancien employé, marié

La disponibilité de ressources territoriales appuie une certaine confiance vis-à-vis d'un vieillissement à domicile à venir de la part des personnes plus jeunes. Or, en dépit de cet optimisme, nous avons également observé, notamment chez les personnes dont les conditions de santé déclinent, des manifestations d'inquiétudes équivalentes à celles qu'on trouve chez les personnes résidentes des territoires plus ruraux face à la perspective d'une démotorisation éventuelle. Madame Talmon, par exemple, se projette dans le futur dans les termes suivants :

« Si on avait plus de voiture, ça voudrait dire quand même qu'on serait quand même pas mal diminué. À ce moment-là, on prend quelqu'un. Moi je l'ai déjà dit à [ma fille]. Si un jour on est diminué, on prend quelqu'un, c'est tout. »

Mme Talmon, 82 ans, au foyer et ancienne employée, mariée

Pour Madame Talmon renoncer à conduire est synonyme d'un renoncement à se déplacer. Elle suggère ainsi que lorsqu'elle et son mari ne seront plus en capacité de conduire, leurs conditions physiques ne leur permettront plus non plus de faire usage des autres moyens de déplacement, marcher ou prendre le bus. Une mobilité piétonne n'est pas envisagée pour se substituer aux déplacements automobiles. Ainsi le fait de résider dans un territoire de plus forte densité, à moins de 500 mètres du supermarché le plus proche n'est pas perçu comme un avantage pour prolonger un approvisionnement autonome. C'est pour une raison analogue que Madame Pagel résidente en proche banlieue de Limoges envisage une relocalisation résidentielle. Souffrant de lourdes difficultés à marcher, un avenir au Palais ne serait pas envisageable sans son mari qui la conduit. S'il venait à décéder, elle dit qu'elle déménagerait dans le centre-ville de Limoges. Lorsque les capacités à marcher sont affaiblies il devient difficile de profiter des bénéfices d'une plus grande densité de l'offre commerciale de la banlieue.

2.1.2. Des spécificités propres aux espaces ruraux polarisés : entre dépendance à l'automobile et revendication de solidarités

La dépendance à l'automobile semble de loin la contrainte la plus répandue, si on juge d'après les discours des personnes interrogées dans les territoires ruraux polarisés. Le fait d'avoir besoin de la voiture « pour tout » est presque systématiquement évoqué comme un obstacle majeur au maintien de l'autonomie dès l'instant où on habite en territoire peu dense. L'automobile est la réponse incontournable à un besoin « ici », soit, dans les communes dépourvues de commerces et de services de santé. Madame Curiel évoque ses difficultés pour s'approvisionner qui trouvent leur origine dans des insuffisances territoriales :

« On ne se rend pas forcément compte à 30 ans, quand on s'installe dans un petit bled comme ça, quand on commence à dépasser les 70 ans, on se dit : est-ce que je vais rester ? Moi à mon avis, pas sûr. Parce que ça risque de... Tant qu'on est en bonne santé, qu'on conduit ça va, mais de toute façon, il arrive un moment où... Et les transports, c'est trop compliqué. Vous

pouvez prendre des trucs qui servent aussi au transport scolaire, mais vous descendez un coup le matin, très tôt. Et puis qu'est-ce que vous faites à Dijon pour attendre 5h pour prendre le bus du retour ? »

Mme Curiel, 72 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

Les contraintes imposées par le territoire, notamment la dépendance à l'automobile conjuguée à l'inadaptation des services de transport publics sont clairement identifiées par Madame Curiel dans la perspective de l'avancée dans l'âge à venir. Résider dans une commune ne proposant ni commerce ni service représente pour elle de nouvelles difficultés parce qu'elle vieillit et envisage un jour ou l'autre de ne plus conduire.

Notons par ailleurs que les distances à parcourir pour se rendre aux différents points d'approvisionnement, plus importantes lorsqu'on habite territoire peu dense, sont plus rarement évoquées comme un problème en soi. Tant qu'on arrive à conduire ou qu'on peut se faire conduire, le nombre de kilomètres à parcourir et le temps passé à se déplacer ne font pas l'objet d'un jugement négatif dans les propos tenus par les personnes rencontrées.

D'un autre côté, l'offre alimentaire locale de certaines communes rurales est une opportunité perçue comme telle par les personnes dans la perspective de leur approvisionnement. Lorsqu'on habite en territoire peu dense, la proximité géographique des lieux de production, des exploitations agricoles, d'élevages ou de maraîchages est un atout dont on peut tirer profit pour développer des échanges et enrichir ses connaissances en matière d'approvisionnement en circuit-court. Ainsi, les personnes des communes rurales polarisées sont plus nombreuses à passer des commandes chez les producteurs des environs. Madame Curiel prolonge ainsi sa réflexion :

« Non, mais la solution, c'est de réorganiser la vie sociale et la production de telle sorte, que ce soit à nouveau dans les campagnes que les gens habitent à la campagne, à côté de leur boulot, comme c'était autrefois. Il n'y a pas d'autre solution je pense. Sinon, tant qu'on est comme ça avec le travail à 50 km minimum, ça sera ça. »

Pour Madame Curiel, la fin de la dépendance automobile passe moins par le développement de moyens de déplacements alternatifs sur le territoire que par une meilleure distribution spatiale des lieux de résidence, d'emplois et de production alimentaire. Elle prône ainsi une sorte de « retour à la campagne » ne serait-ce que de la composante logistique alimentaire de la vie sociale afin de s'affranchir des distances à parcourir en voiture pour rejoindre les pôles urbains pour ce motif.

Enfin, une ressource mise en avant par des nombreuses personnes, qu'elles attribuent à leur territoire de résidence est la solidarité entre les habitant·es de la commune. Chez les personnes âgées qui habitent le monde rural, l'ancienneté résidentielle est plus importante et les liens amicaux tissés de longue date sont appréciés à la vieillesse. Ces personnes sont fières de pouvoir dire que « ici tout le monde se connaît ». Le fait de se connaître entre voisins, d'avoir une idée des pratiques des uns et des autres permet alors une entraide informelle : chacun sait qui pourrait avoir besoin

d'aide pour s'approvisionner et à qui demander un service le cas échéant. Cette solidarité par le concours du voisinage, du réseau amical et des commerçant·es, est rendue possible grâce à la proximité sociale des personnes, supposée plus grande en territoire peu dense. La mise en avant dans les discours de ses liens d'entraide se retrouve aussi bien chez les natif·ves de la commune que chez des personnes installées depuis leur retraite, comme Madame Rigaud :

« Mais ici, y'a une bonne vie solidaire. Et puis à Rilhac et à Lastours, y'a une sorte de solidarité, à la campagne, mais aussi une grande tolérance les uns aux autres. »

Mme Rigaud, 79 ans, ancienne cadre, célibataire

Cette réponse est souvent formulée par les personnes s'étonnant de la nature des questions sur la sollicitation des aides publiques pour s'approvisionner. Contrairement aux représentations de territoires urbains denses, ici les aides formelles ne sont pas jugées nécessaires puisqu'on estime le réseau d'entraide très solide et opérationnel. Ces représentations positives à propos de la solidarité locale sont principalement véhiculées par des personnes bien intégrées dans les réseaux d'interconnaissances locaux. Or, il faut se rappeler avec Bouquet (2018) l'hétérogénéité du milieu rural et des solidarités présentes. Ainsi toutes les personnes rencontrées ne bénéficient pas du même soutien de leur voisinage. Monsieur Cubizolle par exemple, ne semble pas intégré dans les réseaux d'entraide et de covoiturage pour se rendre au drive agricoles et marchés des environs. Les biais de la constitution de l'échantillon (chapitre 2.2.) nous laissent penser que les personnes en situation d'isolement sont sous-représentées dans notre enquête. Toutes et tous ne peuvent pas compter sur ces solidarités rurales désignées ainsi par de nombreuses personnes.

2.1.3. La pertinence des bourgs comme centralités adaptées au vieillissement remise en question

Certaines personnes résidant dans le rural polarisé voient dans les bourgs ruraux et périurbains un cadre de vie plus agréable, avec une plus grande accessibilité à l'offre commerciale. Ces bourgs sont très souvent évoqués de manière positive dans les discours. À l'abri des défauts attribués à la grande ville et des milieux urbains plus généralement (chapitre 3.2.), ils proposent un éventail de commerces que les personnes rencontrées sont habituées à fréquenter. L'option d'un rapprochement géographique de cette offre connue et appréciée se présente alors aux yeux de certain·es comme un moyen pour se défaire d'une dépendance à la mobilité pesante en vieillissant. Les propos recueillis font en effet état d'une plus grande accessibilité pédestre dans les bourgs du territoire d'étude, tels que Nexon, Arc-sur-Tille ou même la commune de Saint-Seine-l'Abbaye. Les résidents de ces bourgs ont accès à une offre plus abondante localement et à un plus grand choix en matière de mode de transports. Madame Archer, par exemple, profite de la proximité avec le lieu de rendez-vous de l'Amap et du supermarché pour s'y rendre à vélo.

Neuf personnes rencontrées, résidant dans des bourgs, sont situées à moins de 500 mètres d'un supermarché. Pouvoir s'y rendre à pied pour de petites courses régulières est un atout de leur lieu de résidence. C'est le cas de Madame Arcis qui, forte de ce positionnement résidentiel avantageux, envisage son vieillissement plutôt sereinement :

« Et oui, je me suis bien projetée. Parce que là, il faut se projeter un peu. Alors comment dire quand je ne conduirai plus ? Déjà, je peux faire tout à pied à Arc-sur-Tille. Et donc je suis arrivée en catastrophe à Arc-sur-Tille, qui n'était certainement pas l'endroit où j'aurais pensé finir mes jours. Il n'en était pas question, puisqu'avec mon mari, on avait... Mon mari était de Charente-Maritime, donc on serait certainement repartis vers la mer plutôt. Mais l'aventure a fait que je suis restée ici. Et puis maintenant, je me dis que finalement, j'y suis bien. Voilà, j'ai tout ce qu'il faut à portée de main, à portée de pied. C'est vrai que comme on n'est pas loin de Dijon, c'est l'avantage. Parce qu'on a le Super U pour faire ses courses, on a aussi un boucher en centre-ville qui est un très bon boucher. On a plusieurs boulangeries, on a un dentiste, on a des toubibs, on a les kinés. On a vraiment tout ce qu'il faut pour sortir. »

Mme Arcis, 81 ans, ancienne profession intermédiaire, veuve

Ces constats sont consonants avec les observations de Paumelle (2023) relatives aux migrations résidentielles des personnes âgées vers les bourgs ruraux. Une relocalisation à un âge avancé, après la retraite ou plus tard, correspondrait alors à une relocalisation ou mobilité d'ajustement (Nowik & Bringé, 2016) où il s'agit de s'installer dans un lieu de résidence adapté au vieillissement. Ces bourgs sont alors perçus par les personnes âgées comme des territoires adaptés à leur condition, parfois idéalisés. Plusieurs résident·es de Rilhac-Lastours, que l'éventualité d'une relocalisation future soit mentionnée ou non, évoquent le bourg de Nexon en des termes mélioratifs. Selon Madame Richoux, « il y a tout à Nexon ». Elle a renoncé à conduire depuis un an, de sorte qu'elle dépend désormais de son mari pour se rendre dans différents commerces :

« Mais c'est sûr, qu'il y a des fois où j'aimerais mieux être à Nexon. Parce que je pourrais sortir, et faire mes courses toute seule. Voyez, comme ça quoi... Et oui. Et oui ça... Surtout quand on a habité la ville depuis des années et des années, ça fait drôle hein ! [...] Ah bah oui bien sûr, ça serait mieux si on habitait Nexon, mais mon mari il se plaît pas. Alors on va rester là pour le moment. »

Mme Richoux, 91 ans, ancienne employée, mariée

Pour Madame Richoux une solution pour s'approvisionner sans la présence de son mari serait donc possiblement de déménager dans le centre bourg. Mais lorsqu'elle poursuit sa réflexion, elle relève ainsi :

« Remarquez ! Y'a beaucoup de gens, même dans Nexon, qui prennent la voiture quand même, parce qu'on n'est pas toujours à côté de la grande surface. »

La proximité à l'offre commerciale à quelques centaines de mètres n'est pas toujours garantie dans les bourgs. De fait, des personnes rencontrées résidant dans un bourg et pourtant situées à une distance supérieure à un kilomètre du commerce le plus proche, il en existe, et ces personnes

connaissent les mêmes difficultés que celles des territoires ruraux polarisés. C'est le cas de Madame et Monsieur Nebout du bourg de Nexon dont le domicile est situé à 1,5 km du centre-bourg et à 3 km du supermarché. Ces distances ne peuvent plus être parcourues à pied par Madame Nebout, car elle « marche moins bien ». Pour s'approvisionner, elle se rend chaque semaine au supermarché avec son gendre qui l'emmène. La remarque de Madame Richoux et l'expérience de Madame et Monsieur Nebout rejoignent la réserve de Gateau (2020) qui souligne que si la commune accueille magasins et supermarché, ils ne sont pas toujours accessibles à pied par les personnes rencontrant des troubles physiques ou cognitifs. De surcroît, les bourgs ruraux et périurbains sont également concernés, par la raréfaction des commerces traditionnels, boucheries, boulangeries, cafés, restaurants et magasins de prêt à portée. L'accessibilité piétonne, même pour les personnes résidant à quelques centaines de mètres du centre-bourg, se trouve fortement diminuée. Escuriet (2020) relève ainsi que « la fermeture des commerces du centre diminuerait ainsi le champ des possibles et affecterait la motilité de l'ensemble de ses habitants. En réduisant leur capacité, elle mettrait clairement en cause l'autonomie des personnes à mobilité réduite ».

Il est difficile de dégager à partir des entretiens un type de territoire qui ferait l'unanimité en tant que territoire particulièrement propice au développement des capacités pour s'approvisionner. Au contraire, on peut dire qu'il existe une grande diversité de points de vue sur ce sujet. Reprenons le modèle statistique des données de mobilité à l'échelle nationale sur le nombre de déplacements pour achats effectués quotidiennement par les personnes de 70 ans et plus. Toutes choses égales par ailleurs, ni la densité de la commune de résidence, ni sa catégorie dans le zonage des aires d'attraction des villes n'a d'influence significative, hors des villes centres de très forte densité. En dehors des métropoles, la voiture est le mode de déplacement dominant de la banlieue du pôle aux espaces ruraux, en passant par les bourgs ruraux ou périurbains. Nous pouvons faire l'hypothèse que sur ces territoires de dépendance à l'automobile, il n'existe pas de différence significative globale quant aux possibilités de prolonger l'autonomie pour s'approvisionner.

2.2. Les ressources spatiales les plus discriminantes se situent à une échelle plus locale

Il convient de s'intéresser à une échelle plus fine : celle de la commune, non pas assimilée à sa place dans la hiérarchie urbaine ou à sa densité, mais plutôt des ressources particulières qu'offre la commune ou la communauté de communes à l'instar des services de transports collectifs ou à la demande mis en place sur deux communautés de communes du territoire. À l'instar de Huyghe (2016), nous observons une forte influence de l'offre territoriale et les pratiques de proximité des résidentes.

2.2.1. *Une offre de transport public non adaptée aux pratiques des personnes âgées qui ne favorise pas l'accès aux commerces*

Le report vers des modes de déplacements collectifs est une stratégie d'adaptation employée par quelques personnes rencontrées, mais leurs usages se compliquent en vieillissant. Ainsi l'accès au réseau de transports publics, urbain ou interurbain peut être une ressource à la mobilité de ces dernières (Ulfarsson & Kim, 2019), sans pour autant introduire des distinctions fortes entre les personnes résidant à moins de 100 mètres d'un arrêt de bus, tram ou train quant au nombre de déplacements pour achats quotidiens. Au sein des deux terrains d'étude, trois communes de la banlieue de Dijon et une commune de la banlieue de Limoges sont desservies par le réseau de transport de la métropole.

Sur la commune de Blaisy-Bas, la présence de la gare de TER s'avère être un avantage ambigu pour les femmes qui ont eu un usage régulier du train. Dans un premier temps, cette desserte a permis aux sept femmes qui ne disposent pas du permis de conduire, de se rendre à Dijon pour y effectuer des achats et autres démarches. Parmi ces femmes, trois sont des veuves de cheminots et ont pu bénéficier de tarif avantageux encourageant l'usage du train. Cette solution de mobilité alternative à l'automobile fût très appréciée, passer le permis de conduire n'était donc pas une priorité pour elles. Le fait d'avoir toujours eu accès au réseau de TER semble ainsi corrélé au fait de ne pas disposer du permis de conduire. Et, un report vers l'automobile ne peut être envisagé lorsque en vieillissant l'usage du train se complique : à cause d'un accès au quai par des escaliers ; de l'écart entre le niveau du quai et celui du wagon ; de la disparition du personnel en gare imposant une réservation des titres de transport en ligne ou à une borne automatique (chapitre 5.1.). Ainsi, pour ces femmes, les avantages à résider au sein d'une commune reliée au réseau de chemin de fer n'apparaissent plus aussi clairement au grand âge.

Certaines personnes rencontrées soutiennent alors l'idée qu'une solution adaptée à leur mobilité pourrait être la mise en place de transport à la demande, à l'instar de Madame Palud :

« Ce qui est regrettable, c'est que la mairie, elle a un petit bus, pour une dizaine de personnes. Et alors il faudrait, moi, j'ai demandé, on m'a dit que ce n'était pas possible, de faire, par exemple deux fois par semaine : on viendrait vous chercher à domicile. On vous emmènerait faire les courses. Voilà ! On vous donnerait rendez-vous, par exemple, parce que vous n'êtes pas tout seule, je ne serais pas toute seule à le faire, 10 personnes, c'est vite arrivé. Bon, on vous donne rendez-vous, puis vous allez faire vos courses. »

Mme Palud, 87 ans, ancienne employée, célibataire

Et cette volonté se retrouve également chez des personnes résidant en communes très peu denses.

Madame Blattner soutient ces propos :

« Mais il faudrait que ça soit quelqu'un qui prenne un petit bus, comme ça, puis qu'il emmène les gens. Même ici. Mais il pourrait nous emmener jusqu'à Dijon, il y a des gens qui le prendraient. »

Mme Blattner, 82 ans, ancienne ouvrière, divorcée

Sur le territoire d'étude, les communautés de communes du terrain dijonnais : Ouche et Montagne, et la plaine Dijonnaise proposent une offre de transport à la demande. Ces offres ciblent les personnes âgées et non motorisées. La communauté de communes Ouche et Montagne dont fait partie la commune de Blaisy-Bas propose au moment de la réalisation des entretiens, le passage d'un minibus à horaire et destination fixe afin de se rendre à Sombernon. Si ce service est évoqué par la moitié des personnes rencontrées, aucune n'en fait l'usage. L'idée que Madame Blattner développe ci-dessus met en lumière la non adaptation de l'offre proposée quant aux lieux desservis. Elle souhaite se rendre dans le centre de Dijon alors que le tracé relie Blaisy-Bas et le bourg le plus proche.

Du côté de la Plaine Dijonnaise, composée entre autres des communes de Chambeire, Larbergement-Foigney et Izeure, le service Mobiplaine correspond à un taxi subventionné pouvant être réservé les jours de semaine entre 8h et 18h, 24h en avance pour des destinations flexibles (chapitre 2.2.). Monsieur Labori vante les avantages Mobiplaine, qui permet à de nombreuses adhérentes du club de troisième âge dont il est président, de se rendre à leurs rendez-vous hebdomadaires. Pourtant, ni lui, ni les deux autres femmes rencontrées, qui auraient accès à ce service en font un usage régulier. Seule Madame Izzi, âgée de 77 ans, et par ailleurs, conductrice, en a fait l'expérience. L'automobile étant le mode de déplacement par défaut, les raisons qui expliquent le non-recours à Mobiplaine est ne pas en avoir besoin.

En outre, l'image d'une offre dédiée aux personnes âgées à quelque chose de stigmatisant. Madame Blanquefort, par exemple, associe le transport à la demande à des « minibus pour vieux » renforçant les représentations dépréciatrices de la vieillesse synonyme de dépendance. Ainsi, elle a été informée de cette solution de mobilité, « [l'a] entendu, mais ça ne [l]'intéresse pas ! ». Madame Blanquefort imagine un minibus transportant des personnes plus âgées, qu'elle compare à « une sortie d'enfants » ou une sortie de « maison de retraite ». Selon elle, une offre spécialisée pour les plus vieilles et plus vieux possède un caractère infantilisant dont l'usage peut être dégradant, touchant à sa dignité, « j'ai un peu d'amour propre », dit-elle. L'image de ce mode de déplacement entre en incohérence avec la manière dont elle se représente et souhaite vivre sa vieillesse et surtout ne veut pas faire « trop assistée »⁵⁴. Si Madame Blanquefort dépend de son entourage pour se déplacer en voiture, elle se sentirait moins libre de ses mouvements en empruntant le TAD qui impose des

⁵⁴ Ce point est discuté dans la conclusion de la thèse.

contraintes spatiales et temporelles fortes. Finalement sur les deux territoires d'étude, les offres de transports à la demande telles qu'elles sont proposées ne se dressent pas comme un vecteur favorisant la mobilité sur le territoire, encore moins la mobilité pour s'approvisionner.

2.2.2. *Des inégalités d'offres et de services pour opérer à domicile*

Les ressources territoriales les plus discriminantes sur la possibilité de s'approvisionner en vieillissant sont finalement celles proposant un approvisionnement à domicile. Les tournées hebdomadaires des marchand·es ambulante·es, les services de livraison d'un supermarché ou encore le passage plus ou moins réguliers de commerces itinérants ou foodtrucks, assurés par les commerçant·es, sont inégalement répartis sur les deux territoires et au sein de chaque territoire. Pourtant, ces offres à domicile permettent le maintien d'une autonomie pour s'approvisionner pour les personnes ayant des difficultés à se déplacer à pied, en voiture, ou qui souhaitent limiter leurs déplacements hors de leur domicile. Dans le cas des tournées des marchand·es ambulante·es, bien sûr la gamme de produits proposée est plus restreinte que dans les commerces fixes, mais en apportant l'ensemble de l'étalage jusqu'au domicile, elles offrent aux personnes la possibilité de faire un choix : le choix de ce qu'elles désirent acheter, le choix de sélectionner un produit parmi ceux proposés, de les voir, d'estimer sa qualité. L'étalage suggère différentes options et permet de diversifier les achats effectués. En effet, certaines personnes soulignent l'importance de varier son approvisionnement, tester de nouvelles choses. Monsieur Rivière apprécie l'épicerie qui passe tous les mercredis et « qui est très bien achalandée ». Il aime également « se laisser tenter » par les fromages « alléchants » du crémier ambulante. Ces petits plaisirs bien souvent n'apparaissent pas sur les listes rédigées lorsque les achats sont délégués et manquent à certaines personnes. Ainsi, interrogées sur leurs idées pour faciliter leur approvisionnement, nombreuses sont les personnes qui suggèrent une reprise des tournées des marchand·es ambulante·es. Monsieur et Madame Talmon en discutent :

« Madame : Oui, il faut quand même pas qu'on se plaigne. Par contre, c'est vrai, ce qui manque, vous avez bien raison quand je réfléchis, c'est quand même un boulanger qui passe ça serait bien d'avoir un boulanger qui passe avec une camionnette.

Monsieur : il y en a eu une dans le passé.

Madame : Oui mais il a arrêté, je sais pas pourquoi. Mais c'est vrai que c'est bien ça. Parce que vous avez le pain frais comme ça tout de suite. Il y a du contact. Ce n'est pas pareil. »

Mme et M. Talmon, 82 et 87 ans, travail au foyer, ancien cadre, marié·es

L'arrêt des tournées prive les personnes d'un choix, du contrôle de ce qui est acheté et de la liberté d'acheter des produits qui sortent de l'ordinaire. C'est pourquoi l'arrêt des tournées est souvent perçu de manière très négative.

S'approvisionner à domicile passe également par des commandes à distance. Le fait de parcourir un catalogue, papier ou un site internet, laisse la possibilité aux personnes de choisir ce dont elles ont envie parmi l'offre proposée. Si l'offre d'achats à distance par le biais des commandes téléphoniques ou par bons postaux tend à disparaître au profit d'une offre en ligne (chapitre 5.1.), elle est aujourd'hui répartie sur l'ensemble des territoires étudiés. Ce n'est pas le cas de la couverture spatiale des livraisons à domicile proposées par la grande distribution à partir de leurs sites internet, qui est loin d'être homogène. Sur les deux terrains d'études, trois grandes enseignes proposent chacune des offres de livraison à domicile spécifiques (Tableau 11).

Tableau 11 : Les services de livraison des courses proposés par la grande distribution

		Enseignes			
		Carrefour	E. Leclerc	Super U (Côte d'Or)	Super U (Haute-Vienne)
Service proposé*	<i>Livraison</i>	Gratuite	À partir de 7,90 €	À partir de 10 €	Prix variable
	<i>Minimum d'achat</i>	60 €	NON	NON	50 €
	<i>Public concerné</i>	65 ans et plus	-	-	-

* Communes non desservies par la livraison :

Carrefour : Blaisy-Bas, Bligny-le-Sec, Bussière-Galant, Nexon, Rilhac-Lastours, Turcey, Saint-Bonnet-Briance, Saint-Seine-l'Abbaye.

E. Leclerc : Blaisy-Bas, Bligny-le-Sec, Chambeire, Izeure, Labergement-Foigney, Remilly-sur-Tille, Saint-Seine-l'Abbaye, Turcey.

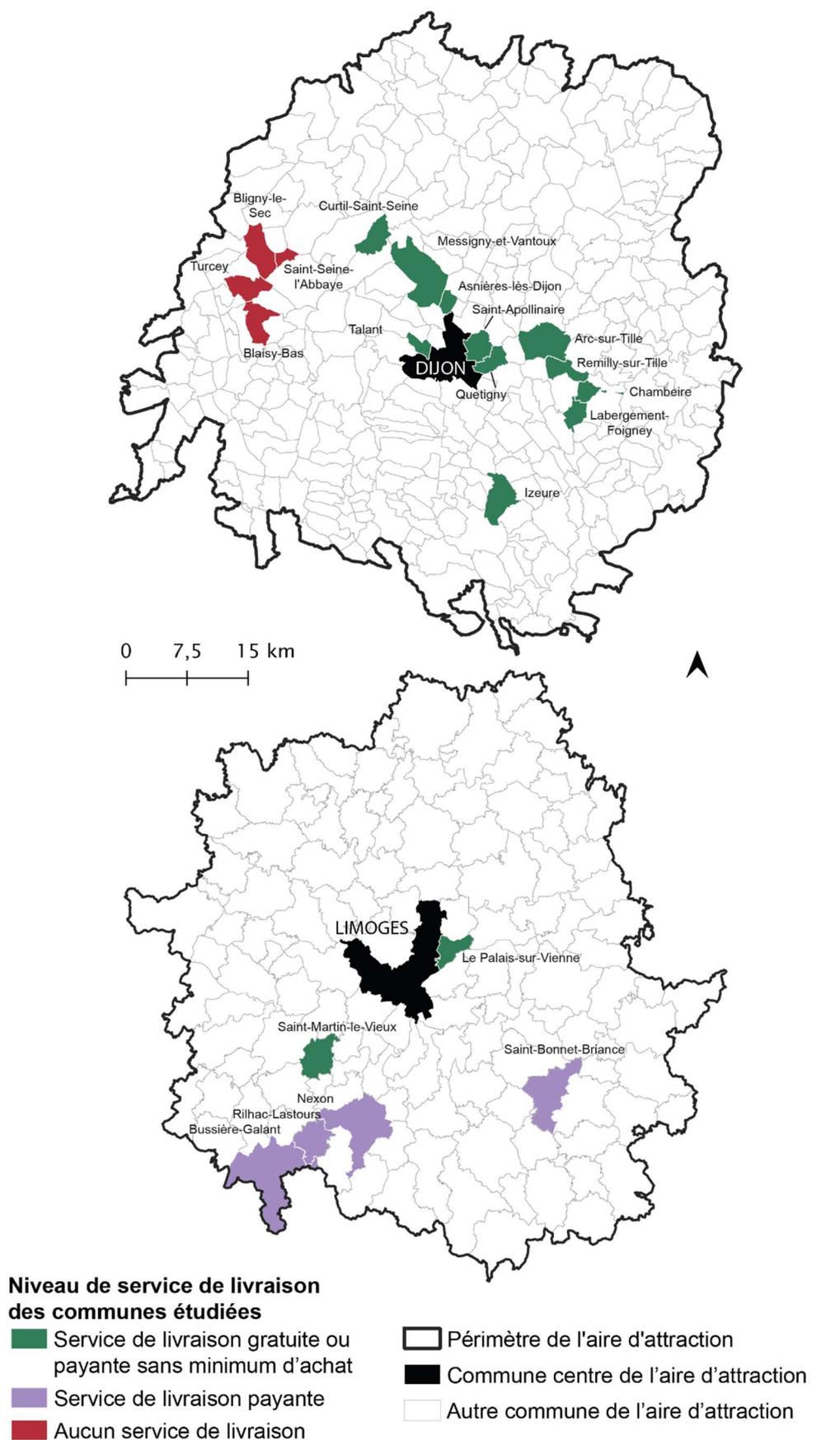
Super U (Côte d'Or) : Blaisy-Bas, Bligny-le-Sec, Turcey, Saint-Seine-l'Abbaye.

Super U (Haute-Vienne) : Saint-Bonnet-Briance

Sources : offres consultées en ligne le 03 novembre 2023. Réalisation de l'auteur.

Les communes desservies et les prix de la livraison pratiqués varient. Ils en résultent des inégalités d'offre entre les communes de résidence des personnes rencontrées (Carte 12). Les résident·es de Saint-Bonnet-Briance, Nexon, Rilhac-Lastours et Bussière-Galant doivent prendre à leur frais le coût de la livraison, plus ou moins élevé selon la distance à la grande ou moyenne surface assurant la distribution. Ce n'est pas le cas des résident·es âgé·es de plus de 65 ans du Palais-sur-Vienne ou de Saint-Martin-le-Vieux en Côte d'Or pour qui la livraison est gratuite. Dans l'aire de Limoges, ni Carrefour, E. Leclerc, ni Super U ne desservent les communes les plus éloignées de la ville, à savoir Saint-Seine-l'Abbaye, Bligny-le-Sec, Turcey et Blaisy-Bas.

Carte 12 : Services de livraison présentés sur les terrains d'étude (2023)



Sources : sites internet des distributeurs, consultés le 3 novembre 2023

Réalisation : QGIS, A. Brachet, 2024

Au moment des entretiens, aucune personne rencontrée n'a adopté la livraison depuis une grande surface comme une stratégie pour s'approvisionner. Elles sont toutefois plusieurs à mentionner cette alternative comme une solution pour prolonger leur vieillissement à domicile, notamment par Monsieur et Madame Blanchon qui résident dans une commune qui n'est pas desservie par un service de livraison au moment des entretiens. Leurs propos traduisent à la fois une méconnaissance des solutions proposées, peu lisibles, mais également une inégalité de service entre les différentes communes. Au regard des différences dans services de livraison proposés par la grande distribution, nous relevons ainsi des inégalités entre les territoires périurbains. De plus, les inégalités d'accès aux services en ligne sont renforcées par une qualité du débit internet inégalement répartie entre les territoires. Plusieurs personnes rencontrées déplorent le faible réseau disponible à leur domicile, les contraignant dans leurs usages en ligne. À une échelle plus large englobant l'ensemble du commerce numérique, nos observations peuvent toutefois être nuancées au regard des faibles écarts de fréquence d'achat en ligne et un budget alloué identique entre les consommateur·rices urbain·es, périurbain·es et ruraux·ales (Sieys *et al.*, 2016).

2.3. Des conceptions personnelles d'un territoire adapté au vieillissement

La diversité des profils des personnes rencontrées donne à voir une variété de stratégies pour s'approvisionner. Nous mettons en lumière des inégalités dans les possibilités de maintenir un approvisionnement autonome en vieillissant, à la fois en termes de capacités de dire et de faire. Les ressources territoriales sollicitées dépendent de chaque personne. Les personnes plus âgées déploient des stratégies qui leur sont propres. Ces stratégies mettent en lumière les perceptions individuelles de ce qui peut être caractérisé de ressource ou d'obstacle sur le territoire. À travers la trajectoire de deux femmes rencontrées, nous dessinons des territoires considérés comme adaptés au vieillissement de chacune.

2.3.1. *La tri-résidentialité pour anticiper la perte d'autonomie*

Madame Buteau, la plus jeune de l'enquête dit avoir anticipé sa vieillesse. Agée de 66 ans au moment de l'entretien, cette agricultrice retraitée réside avec son mari dans une commune rurale polarisée à 20 km de Limoges. Elle et son mari possèdent une résidence secondaire en Bretagne, aménagée de plain-pied en anticipation de difficultés physiques à venir. En Haute-Vienne, elle profite de la vie associative, de leurs ami·es et famille. Madame Buteau énonce pouvoir accéder à l'ensemble de ses activités et ses lieux d'achats grâce à sa voiture qu'elle conduit quotidiennement. En Bretagne en revanche, elle profite de pouvoir se rendre à pied aux divers commerces du bourg :

« En Bretagne, on est dans un petit bourg, bon c'est un beau petit bourg, y'a la pharmacie, y'a tout, mais c'est pas aussi important que Châlus. Y'a pas de supermarché. Y'a que là, la petite épicerie du village vous voyez ? La boucherie et la boulangerie. Mais là je vais chez le boucher, régulièrement, j'ai mes habitudes, le mardi y'a le petit salé, le vendredi à l'épicerie y'a la galette avec la saucisse. »

Mme Buteau, 66 ans, ancienne agricultrice, mariée

En parallèle, elle et son mari ont acheté un appartement dans la petite ville de Saint-Yrieix pour leurs vieux jours, acquisition dont la logique est présidée par deux critères : la proximité avec leur fille et la proximité avec les équipements commerciaux et les services de santé.

« Et après, quand on ne pourra plus, on a un appartement. Avec ascenseur, et en face de la maison de retraite et de l'hôpital ! On est en bonne position.

Enquêtrice : C'est aussi en Bretagne ou c'est ici ?

Madame : Non c'est ici, c'est à Saint Yrieix.

Enquêtrice : Ah ok !

Madame : Et ben oui, parce que disons, ma fille est dans le secteur, mes petits-enfants sont dans le coin. De toute façon, la maison de Bretagne, elle peut aller jusqu'à la fin ! C'est pas de souci. Mais bon, si en cas... bon on voulait revenir par là pour finir, pour se rapprocher de notre fille, et pour euh... vous savez bien. Et ben on aurait l'appartement et puis là vous avez tout à disposition. »

Pour Madame Buteau vieillir chez-soi exige une anticipation des conséquences à venir du vieillissement, qui passe par la préparation d'une relocalisation dans des contextes résidentiels qui lui permettent de maintenir un niveau d'accessibilité aux commerces suffisant, même avec des troubles moteurs. Pour elle, un territoire adapté au vieillissement est associé à une plus grande proximité avec l'offre commerciale et la pharmacie. C'est ce qu'elle recherchait en Bretagne où la mobilité piétonne est favorisée. Dans un second temps elle anticipe avoir besoin de sa fille pour ses vieux jours. La trajectoire résidentielle que Madame Buteau considère comme adaptée au vieillissement correspond à des relocalisations vers des espaces plus denses, associés à une plus grande proximité aux commerces et services.

2.3.2. Quitter la ville à 80 ans pour s'installer à la campagne

L'exemple de Madame Bonnefous met en lumière un schéma de pensée différent, et à certains égards, presque opposé. Elle a récemment vendu son appartement du centre-ville de Limoges pour s'installer à Linards, une commune très peu dense à 20 km à l'est de l'agglomération. Propriétaire jusqu'à ces dernières années avec son mari, d'une résidence secondaire dans la commune voisine Saint-Bonnet-Briance, elle y a développé un réseau de connaissances local dont elle souhaite se rapprocher. Elle est notamment bénévole à l'association Le Cabas où elle se fournit régulièrement en denrées alimentaires. À Limoges, elle faisait ses achats à pied et en automobile :

« Je vais assez souvent comme ça, je ne prends pas grand-chose. J'y vais tous les deux jours comme ça, j'ai un but pour marcher. Sinon, j'ai pas envie de descendre. »

Mme Bonnefous, 79 ans, ancienne artisane, veuve

Elle sait qu'en quittant la ville, elle sera dépendante de sa voiture pour s'approvisionner. Bien qu'elle appréhende les changements induits par le déménagement, elle conçoit le vieillissement dans une commune très peu dense comme une option préférable à un vieillissement en ville, malgré l'absence d'offre commerciale accessible à pied. Elle pense pouvoir parer à ce renoncement en mettant à profit ses liens avec les autres résident·es et les commerçant·es pour pouvoir s'approvisionner dans de bonnes conditions :

« Madame : Oui, oui. j'ai un congélateur, d'abord. Et puis un coup de fil et je trouverai toujours quelqu'un. Je pense que j'aurai toujours quelqu'un. Et sinon, les commerçants aussi ils peuvent vous dépanner.

Enquêtrice : Venir chez vous ?

Madame : Il y a le boucher de Linard, lui il viendra. »

S'installer dans une commune rurale polarisée ne signifie pas pour Madame Bonnefous une perte d'accessibilité contraignante. Au contraire, elle compte profiter du réseau associatif pour développer un approvisionnement en circuit-court, ce qui, par ailleurs, est une forme d'approvisionnement en accord avec ses valeurs. Quant aux éventuelles difficultés futures qui l'empêcheront, peut-être un jour de conduire, elle pense pouvoir trouver le moyen de se débrouiller en mobilisant ses ressources locales, principalement humaines, et en pratiquant la livraison à domicile. Les territoires peu denses constituent pour Madame Bonnefous un territoire adapté à son vieillissement dans la mesure où elle pourra trouver des stratégies pour s'approvisionner à domicile.

3. Des variables qui influencent le maintien d'un approvisionnement autonome indirectement

Les caractéristiques individuelles et territoriales discriminantes sur le maintien de l'autonomie pour s'approvisionner sont elles-mêmes liées par des variables dites indirectes qui révèlent différentes sources d'inégalités en vieillissant. Les inégalités de genre sont très présentes à travers l'expérience du vieillissement et aussi en termes de ressources (économiques, sociales, techniques) pour s'adapter à la vieillesse. Nous réservons l'analyse genrée des pratiques et de l'expérience d'approvisionnement pour le chapitre suivant. Dans cette troisième partie, nous cherchons à savoir dans quelle mesure l'ancienne profession, la trajectoire résidentielle, la génération et l'âge ont un effet sur les possibilités d'approvisionnement en vieillissant.

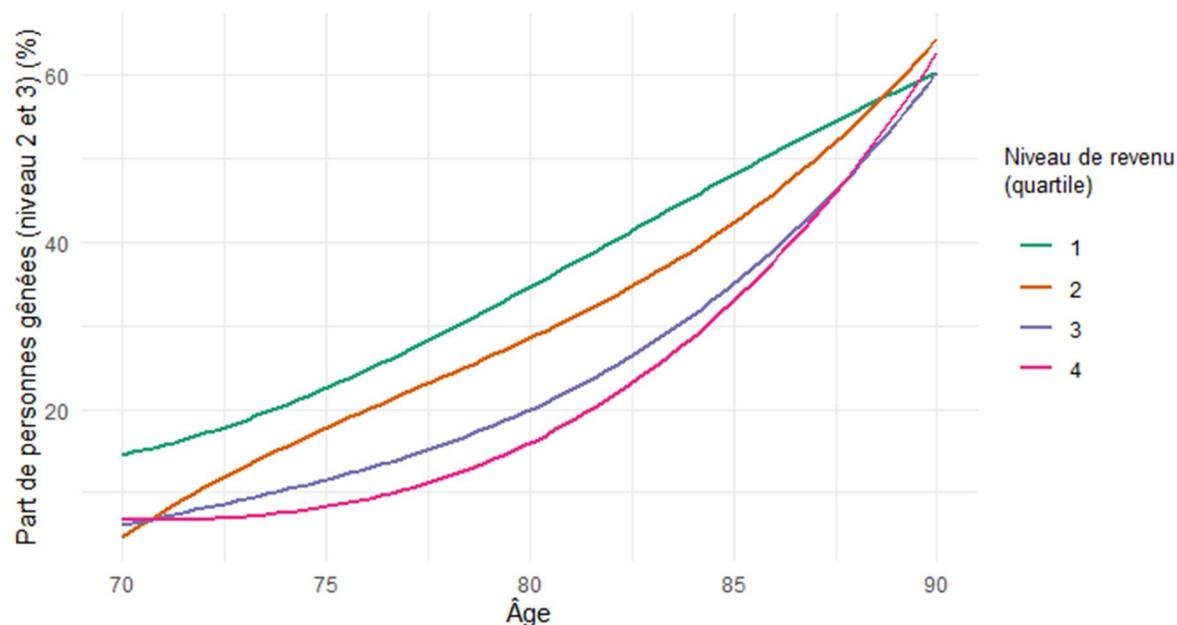
3.1. Des inégalités socio-économiques qui se cumulent en vieillissant

Nous faisons ici l'hypothèse, que le niveau de vie des personnes à la vieillesse est dans l'ensemble proportionnel à celui qu'elles avaient plus jeunes, voire tout au long de leur parcours de vie. La partie précédente rapporte l'importance pour les personnes rencontrées des ressources économiques sur les possibilités de s'adapter aux transformations du territoire et au vieillissement. Par ailleurs, les moyens financiers façonnent plus généralement les conditions d'existence et ce tout au long de la vie, influençant ainsi l'expérience du vieillissement.

3.1.1. *L'âge d'apparition des difficultés à se déplacer est corrélé au niveau de revenu et à l'ancienne profession*

Les personnes âgées de 70 ans et plus aux revenus les plus élevés rencontrent des difficultés à un âge plus avancé et dans des proportions plus faibles que celles disposant de revenus plus faibles. À partir de l'EMP, un modèle statistique présenté en Annexe 4 affiche un lien statistique entre le niveau de revenu et la probabilité d'être gêné. En contrôlant l'effet de l'âge, ajouté comme variable dans le modèle, nous montrons que le décile de revenu est inversement corrélé à la probabilité d'être gêné. Avant 90 ans, les personnes plus riches ont un risque plus faible de déclarer une gêne (Figure 14). À 80 ans, les personnes appartenant au quartile de revenu le plus haut, sont 15 % à déclarer être gênées pour une partie ou la totalité de leurs déplacements. Cette part s'élève à 32 % pour celles du quartile le plus pauvre. Comparons l'âge pour lequel un quart des personnes déclarent une gêne. Cet âge correspond à 75 ans pour les personnes du quartile de niveau de revenu le plus bas et entre 82 et 83 ans pour celles appartenant au quartile le plus haut, soit 7 ans et demi de différence.

Figure 14 : Évolution de la part des personnes gênées selon l'âge et le niveau de revenu (en quartile)



EMP 2018-2019. Calculs et réalisation de l'auteurice.

Lecture : Courbes de la moyenne glissante de la part des personnes gênées selon l'âge. Les personnes du quartile de niveau de revenu le plus bas, sont en moyenne, à 82 ans, 40 % à déclarer une gêne pour se déplacer. Au même âge, les personnes du quartile le plus haut sont 20 % à déclarer une gêne pour se déplacer.

La profession exercée façonne les expériences tout au long de la vie et influence fortement les conditions de santé en vieillissant, notamment l'espérance de vie sans incapacité (Cambois *et al.*, 2008). Le lien entre l'ancienne catégorie socio-professionnelle et l'âge moyen d'apparition d'incapacités se retrouve ainsi dans l'apparition des incapacités à se déplacer avec l'avancée en âge. Nous soulignons ainsi l'influence de la catégorie ou l'ancienne catégorie socio-professionnelle sur l'âge d'apparition des gênes en vieillissant et l'ampleur des difficultés rencontrées à la vieillesse (Tableau 12). Ainsi, les catégories des cadres ou professions intermédiaires sont moins sujettes aux difficultés pour se déplacer en vieillissant. Après 70 ans, la probabilité de ne plus pouvoir se déplacer seul sur l'ensemble des itinéraires est plus faible pour les ancien·nes cadres et les professions intermédiaires que pour les ancien·nes agriculteur·rices, les employé·es et les ouvrier·ères.

Tableau 12 : Part des personnes plus âgées gênées selon l'ancienne catégorie socio-professionnelle

Ancienne catégorie socio-professionnelle	Ne peut pas se déplacer seul·e sur l'ensemble des déplacements
Agriculteur·rices exploitant·es	38 %
Artisan·es, commerçant·es, chef·fes d'entreprise	21 %
Cadres	16 %
Professions intermédiaires	16 %
Employé·es	27 %
Ouvrier·ères	28 %
Sans activité, non retraité·es	43 %

Test du *khi-2* significatif à 0,0001 % parmi 3 070 les personnes âgées de 70 ans et plus de l'EMP.
Teste la variable GAGENE = 2 ou 3.

Sources : EMP 2018-2019. Calculs et réalisation de l'auteurice.

Plus nombreux·ses à être concerné·es par des problèmes de mobilité, les agriculteur·ices, ouvrier·ères et employé·es sont également touché·es plus jeunes par ces difficultés.

Être gêné pour se déplacer, que ce soit pour marcher, conduire ou emprunter les transports collectifs réduit le nombre de commerces accessibles. Les données quantitatives mettent ainsi en lumière les inégalités d'accès aux offres commerciales à travers une mobilité plus contrariée chez les retraité·es de 70 ans et plus sans activité, ou ancien·es agriculteur·ices, ouvrier·ères et employé·es par rapport aux anciens cadres et aux professions intermédiaires. Il en résulte alors des inégalités pour s'approvisionner en vieillissant selon la catégorie socio-professionnelle⁵⁵.

3.1.2. *Les connaissances acquises lors de la vie professionnelle mises au service de l'approvisionnement en vieillissant*

Les activités professionnelles exercées permettent l'acquisition de connaissances et de compétences diverses qui peuvent être mobilisées pour s'approvisionner, sur le territoire ou en ligne. L'enquête de terrain met en évidence des différences de taux d'équipement en smartphone, ordinateur et tablette numérique selon la catégorie socio-professionnelle. Ainsi, parmi les vingt-sept cadres et profession intermédiaire, seules trois personnes ne sont pas équipées en outils numériques. Les ancien·es ouvrier·ères et agriculteur·ices sont les catégories où ce taux d'équipement est le plus faible. Ces écarts se creusent lorsque l'on compare l'utilisation des outils technologiques. Ainsi, 85 % des personnes ayant occupé un emploi de cadre ou de profession intermédiaire ont recours

⁵⁵ Nous mettrons également en avant l'influence du niveau de revenu sur la probabilité d'être gêné en vieillissant et l'âge de l'apparition des gênes. Un modèle présent en Annexe 4 révèle que les personnes les plus riches ont un risque plus faible de rencontrer une gêne à se déplacer après 70, ou 80 ans. Les personnes pauvres sont touchées plus jeunes et en plus grande proportion par des difficultés à être mobile.

aux TIC. C'est le cas de moins de 40 % des ancien·nes ouvriers rencontrés. Dans le chapitre précédent nous avons souligné la plus forte proportion des ancien·nes ouvrier·ères parmi la catégorie des *exclus* face à la digitalisation. À l'inverse, des ancien·nes cadres et de professions intermédiaires sont surreprésentés chez les *agissant·es connecté·es*, catégorie ayant le plus recours aux outils numériques pour leur approvisionnement.

L'usage du numérique lors de l'activité professionnelle facilite le recours au e-commerce à la vieillesse. Madame Curiel est une ancienne employée de profession intermédiaire, ces activités professionnelles et syndicales lui ont permis d'acquérir une certaine aisance sur internet. Résidant « loin » de Dijon, elle en profite aujourd'hui pour s'éviter des déplacements contraints :

« Bah c'est à dire, à cause du boulot que je faisais avec des jeunes adolescents, d'une part. Et puis, j'ai eu des responsabilités syndicales aussi. Et puis oui, je m'y suis mise dès les années 90 sur l'ordinateur et sur Internet. Donc c'est venu un peu dans la foulée. Le fait que, ben de toute façon, on pouvait plus avoir de rendez-vous, de trucs comme ça, ben oui. Oui, je suis allée, sur les... Mais c'est vrai que du coup, c'est plus pratique quand on est loin. »

Mme Curiel, 72 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

Les personnes ayant dû travailler sur un ordinateur disposent d'une plus grande aisance pour s'adapter aux transformations induites par la digitalisation. Dans notre enquête, les ancien·nes ouvrier·ères et agriculteur·ices semblent davantage subir un processus d'exclusion (chapitre 5.4.) face à ces transformations. D'un côté, les personnes des catégories plus populaires, moins familiarisées avec les outils numériques durant leur vie active se retrouvent plus nombreuses parmi les *exclus* des transformations induites par la dématérialisation des offres de mobilité et commerciales. Leurs capacités d'adaptation pour s'approvisionner se retrouvent alors contraintes. De l'autre nous observons parmi les catégories socio-professionnelles supérieures, notamment les ancien·nes cadres, une grande majorité de personnes usagères des TIC. Ces dernières sont ainsi davantage en mesure de s'adapter aux changements et pouvant se saisir de nouvelles opportunités d'approvisionnement proposées par les offres en ligne. Cependant, la taille de l'échantillon de notre enquête ne nous permet pas d'affirmer ce lien statistiquement. De plus, une part non négligeable de personnes issues du monde ouvrier ou agricole se retrouvent dans les catégories des *volontaires* et des *agissant·es connecté·es*. Ces dernières sollicitent ainsi différents canaux pour se former et expérimenter les achats en ligne. Dans un cadre d'analyse plus large que celui des pratiques d'achat en ligne, Bourdeloie et Boucher-Petrovic (2014) se sont intéressées à l'usage des TIC au regard des rapports sociaux d'âge, de genre et de classe de personnes de plus de 60 ans. Elles mettent ainsi en lumière un renforcement des disqualifications des femmes, âgées, de milieu social défavorisé qui ont « peu de chances de construire des usages des TIC lui permettant d'échapper à ses propriétés sociales » (*ibid*, p. 159). Les autrices évoquent en parallèle une logique de cumul favorable des femmes de classes socioculturelles supérieures sur l'accès et l'usage des TIC malgré le caractère

discriminant de leur âge et leur genre. Toutefois, elles éclairent des formes de recours aux TIC participant de pratiques émancipatrices des normes sociales. À ce titre, se former (au sein de structures associatives ou auprès de ses proches) aux différents usages des outils numériques est une manière de s'affranchir des assignations liées à la catégorie sociale.

3.1.3. *L'étendue et la diversité du réseau d'interconnaissance dépendantes de la trajectoire professionnelle*

Le réseau de connaissances développé lors de la vie professionnelle se prolonge à la vieillesse. Ainsi, de nombreux collègues deviennent des ami·es avec lesquelles des activités sont réalisées. Pour certaines personnes appartenant aux catégories socio-professionnelles des cadres ou de professions intermédiaires, le travail bénévole de l'investissement associatif à la retraite est un prolongement de l'activité professionnelle. Prenons l'exemple de Madame et Monsieur Quentin âgés respectivement 73 et 74 ans. Après avoir vécu à l'étranger quelques années, le couple s'installe à Quetigny en 1976. Leur résidence actuelle est une maison individuelle dans un quartier pavillonnaire de proche banlieue où ils vivent depuis 18 ans. Tout·es deux sont d'ancien·nes cadres du secteur privé. Les associations investies par Madame et Monsieur Quentin s'inscrivent dans une certaine continuité de leur ancienne activité professionnelle. Leur travail bénévole leur permet de développer de nouvelles relations sociales localement et d'élargir leur réseau de connaissance à plus grande échelle. Madame Bondu ancienne institutrice, profite de ses connaissances dans différentes communes de l'aire de Dijon pour se rendre dans des lieux spécifiques avec une personne choisie : une amie pour se rendre à Dijon, un couple d'amis qu'elle rejoint dans le centre-ville, ses amies de Saint-Bonnet-Briance pour aller à Châteauneuf. Ses pratiques de mobilité pour s'approvisionner s'inscrivent sur un large territoire, permis grâce à ses connaissances réparties dans différentes communes autour de Dijon. Ses réseaux d'interconnaissances sont ainsi plus diversifiés et étendus géographiquement que pour des personnes ayant toujours effectué un travail au foyer. En effet, les femmes rencontrées ayant effectué un travail domestique tout au long de leur vie, ou depuis la naissance des enfants mentionnent davantage leur entourage familial et des relations amicales fortes avec des voisines et amies résidant à proximité. Nos observations illustrent un « capital de mobilité » (Cailly & Dodier, 2007) inégalement réparti entre les personnes. En analysant les modes d'habiter périurbain Cailly et Dodier (2007) rapportent que les personnes disposant de faibles niveaux de ressources économiques et culturelle investissent fortement l'espace domestique et adoptent un territoire de mobilité plus restreint marquant leur fort ancrage territorial. À l'inverse les auteurs révèlent que les classes supérieures et aisées se déplacent sur un espace plus vaste, investissant à la fois les petites centralités secondaires et la grande métropole.

3.2. Influence de la trajectoire résidentielle sur les possibilités d'adaptation

La trajectoire résidentielle joue un rôle important sur les pratiques de mobilité adoptées dans les espaces peu denses, notamment périurbains (Cailly & Dodier, 2007). Cailly et ses collègues (2022) développent la notion de trajectoire mobilitaire pour étudier conjointement les mobilités quotidiennes et résidentielles pour souligner l'influence du lieu résidence. En effet, l'expérience de contextes ou d'espace de résidence permettent l'acquisition de savoirs faire spécifiques : utilisation d'un réseau de transport public, se repérer dans un quartier urbain. Un des apports méthodologiques de la trajectoire mobilitaire est l'analyse des changements de comportement de mobilité quotidienne à l'échelle individuelle, au regard de la migration résidentielle et des différents lieux habités.

3.2.1. *Acquisition de compétences dans d'autres contextes résidentiels habités dans le passé*

Les pratiques de mobilité des personnes plus âgées se sont façonnées selon les offres de mobilités disponibles dans les différents environnements résidentiels qu'elles ont habités. Trois femmes ont résidé au sein de grandes villes jusqu'à leur retraite. Leur mobilité quotidienne reposait alors sur la marche et l'usage des transports collectifs. Le permis de conduire ne leur était alors pas nécessaire, leur connaissance des réseaux de transports leur permettait de réaliser l'ensemble de l'itinéraire d'approvisionnement. Installées dans un second temps en périphérie de Dijon ou Limoges, l'offre de transports publics est plus réduite. Pourtant, elles font partie des seules à connaître les horaires et les arrêts desservis par les bus et cars à proximité de leur résidence. Dans un premier temps, ces connaissances de l'usage des bus leur permettent de se rendre dans les différents commerces à proximité des arrêts de bus.

Puis en vieillissant, certaines contractent des douleurs et difficultés pour marcher. L'usage des transports collectifs devient plus difficile, voire impossible (chapitre 3.1.). Madame Palud a travaillé et résidé à Paris de ses 20 à 60 ans. Le permis de conduire semblait superflu face à l'offre de mobilité francilienne. Se déplaçant en métro durant sa vie active, elle a trouvé dans le réseau de bus de l'agglomération limougeaude, une offre de mobilité lui permettant de se rendre dans le centre-ville et dans la zone nord pour y effectuer des achats. Or le maillage des arrêts de bus est plus étiré, elle a plusieurs centaines de mètres à parcourir à pied pour rejoindre le réseau et pour se rendre à sa destination. Elle a longtemps emprunté le réseau de transport de la métropole malgré de lourdes douleurs dans les genoux. Mais aujourd'hui, à la suite d'une mauvaise chute, elle se déplace avec deux cannes anglaises. Ce mode de déplacement n'est donc plus envisageable. Elle compte alors sur une amie pour se rendre au supermarché le plus proche une fois par semaine.

Nous observons alors un effet double d'avoir résidé dans des contextes urbains diversifiés. D'un côté, le fait d'avoir vécu en territoire dense doté d'un réseau de transport collectif et d'en avoir fait usage durant de nombreuses années apporte une plus grande facilité à se repérer sur des territoires différents, à lire un plan et un réseau et à s'adapter après une relocalisation à un autre réseau de transport. D'un autre côté, les pratiques de mobilité et d'approvisionnement adoptées à une période de sa vie dans un contexte territorial donné peuvent devenir désuètes dans un autre contexte.

3.2.2. *Ancienneté résidentielle et constitution d'un réseau d'interconnaissance local*

Une grande ancienneté résidentielle favorise les connaissances et les amitiés avec les personnes vivant à proximité. Les personnes ayant toujours résidé, ou résidant depuis plusieurs décennies au sein de la même commune ont développé un réseau d'interconnaissances important. L'entourage de proximité peut alors être sollicité pour l'accompagnement lors des déplacements, être des ressources pour s'approvisionner. Madame Blavier est née et a vécu toute sa vie, soit 85 ans, à Blaisy-Bas. Elle connaît bien son village et les « vieilles familles » de la commune. Depuis le décès de son mari, un voisin et ami l'emmène au supermarché de Sombernon. Cet ami, elle l'a connu « il était tout jeune », aujourd'hui elle « le considère un peu comme [son] frère », « il est tellement gentil ». Établir des relations amicales avec ses voisins signifie également entretenir des liens avec les commerçant·es locaux·es. Monsieur Bons est né dans le Limousin et réside à Saint-Bonnet-Briance depuis plus de trente ans. Son univers d'approvisionnement se construit autour de ces commerces dont il connaît les propriétaires ou les vendeur·ses :

« Monsieur : Parce que je connais du monde. Voilà, c'est tout, je fais un tour.
Enquêtrice : Là, vous connaissez les gens qui travaillent à la pharmacie ?
Monsieur : Oui, je connais une nénette qui travaillait avant à Linard. Et le Spar de Saint-Paul, le patron, c'est mon voisin à Combret, en plus. Donc, de temps en temps, je passe quand même à Spar faire mes courses aussi. Même des fois le boucher aussi de Saint-Paul, ça m'arrive. Et les restaurateurs les deux cygnes aussi. »

M. Bons, 73 ans, ancien agriculteur, divorcé

Le fait de « connaître du monde » – propos entendus plusieurs fois au cours des entretiens – facilité par l'ancienneté résidentielle influence ainsi les lieux d'achats et facilite l'approvisionnement. Nos observations sont en cohérence avec celles de Cailly *et al.* (2022) qui montrent l'importance de l'ancrage résidentiel sur « les relations de sociabilité développées à proximité de chez [soi] » (p. 29). Il est ainsi plus facile de trouver des solutions pour se faire accompagner dans différents commerces pour des personnes ayant développé un réseau de connaissances important. Si les personnes ayant toujours vécu au sein de la même commune disposent d'un fort « capital d'autochtonie » (Retière, 2003), ce ne sont cependant pas les seules à être intégrées et à solliciter ces réseaux d'entraide. Les associations locales regroupent souvent les natif·ves et les arrivé·es plus récemment (au moment

de la retraite) sur la commune. Les organisations mises en œuvre par les personnes ayant emménagé sur le tard reposent toutefois davantage sur une entraide intragénérationnelle. Nous observons, enfin, quelques personnes exclues de ces formes de solidarité, notamment Monsieur Cubizolles installé depuis moins de 5 ans à Curtil.

3.3. L'âge et la génération, deux variables centrales pour comprendre les différentes stratégies adoptées

Les pratiques de mobilité et d'approvisionnement à la vieillesse sont influencées par les contextes urbains habités tout au long de la vie. Les transformations du territoire mentionnées par les personnes rencontrées (chapitre 3.) conduisent également à une modification du contexte résidentiel dans lequel on s'insère. Sans avoir déménagé, les personnes rencontrées vieillissent aujourd'hui sur un territoire qui n'est pas tout à fait le même qu'il y a 20 ans, ou qu'il y a 30 ans. Depuis l'époque où elles commençaient, en tant que jeunes adultes, à prendre en charge leur approvisionnement (ce qui nous amène parfois dans les années 1950) la répartition spatiale de l'offre commerciale, la nature de cette offre et les moyens de déplacements pour s'y rendre ont évolué. Nous l'avons observé, la socialisation à l'approvisionnement ne se limite pas à la période de la jeunesse au sein de laquelle certains comportements de mobilité ou préférences en termes d'approvisionnement ont pu être adoptés. Cependant, nous considérons que les contextes territoriaux connus et pratiqués lors de différentes phases du cycle de vie, ne sont pas les mêmes selon les générations et influencent les pratiques adoptées à la vieillesse. Les univers d'approvisionnement fréquentés à la vieillesse découlent des expériences antérieures vécues à des époques différentes auxquelles sont associées des modes de vie, des formes d'offre commerciale et des pratiques de mobilité spécifiques.

3.3.1. *Importance de la génération sur la perception de l'offre commerciale et des services de mobilité*

Bien que constituant une même cible pour l'enquête de terrain, les personnes rencontrées appartiennent à des générations différentes. Les personnes ayant entre 70 et 80 ans aujourd'hui composent une génération particulièrement étudiée dans la littérature : celle des babyboumeur·ses. Cette génération porterait des valeurs de « liberté et d'indépendance » (Bonvalet & Ogg, 2010), plus fortes que celles de leurs parents. Selon Daumas (2006), le contexte économique favorable conduit à l'essor d'une société de consommation durant les Trente Glorieuses. On observerait alors une rupture de normes associées à la consommation, une consommation qui devient plus abondante pour la génération des babyboumeur·ses (*ibid*). La socialisation aux achats de cette génération s'est donc construite selon d'autres valeurs et pratiques que celle de leurs aîné·es. Cette génération a été davantage accoutumée à la grande distribution, aux grandes et moyennes surfaces ainsi qu'à la

généralisation de l'automobile. Ainsi, les différentes perceptions associées aux grandes et moyennes surfaces (chapitre 3.2.) peuvent être relues sous le prisme de la génération. Les plus jeunes sont plus nombreux·ses à adopter une posture positive vis-à-vis des hypermarchés en périphérie de Limoges ou Dijon et les supermarchés des centres bourgs. Ce développement de l'offre commerciale s'est opéré lorsque les personnes étaient en train de forger leurs pratiques pour approvisionner leur ménage. Ainsi, Madame et Monsieur Blampey âgés de 73 et 79 ans ont un univers d'approvisionnement composé principalement de ces grandes et moyennes surfaces. La petite épicerie du village était appréciée, mais comme lieu « de dépanne » (chapitre 3.2.).

Pour Madame Blardone, âgée de 84 ans, appartenant à une génération plus ancienne, ces commerces de grandes surfaces en périphérie de Dijon et le supermarché à Sombernon sont apparus après qu'elle ait déjà pris ses habitudes dans les boulangeries, boucheries, épiceries alors présentes dans la rue commerçante. Les représentations associées à la zone commerciale de la Toison d'Or sont alors plutôt négatives. Elle n'apprécie pas et ne se rend pas dans les grandes surfaces :

« Disons, qu'au moment où les grandes surfaces se sont installées à Dijon, les gens prenaient la voiture le samedi pour aller voir ce qu'il y avait dans les grandes surfaces et ils ont pris l'habitude de faire leurs courses. Puis maintenant, comme les trois quarts vont travailler en voiture, bon ben, ils passent souvent à la Toison d'Or ou à Quetigny, ils font leurs courses, et puis... Ben oui, voilà. »

Mme Blardone, 84 ans, au foyer et ancienne employée, veuve

La description des pratiques « des gens », souligne une mise à distance de ses propres valeurs de consommation avec celles qu'elle attribue aux « autres » : les personnes plus jeunes, en activité et motorisées, qui adoptent des normes qu'elle ne partage pas. Elle, pour sa part, a construit son univers d'approvisionnement à proximité de son domicile en évitant de se rendre dans les grandes surfaces.

L'écart générationnel se retrouve également dans les représentations liées aux transports collectifs et à la voiture. Il est important de distinguer l'offre régionale des TER de celle des réseaux de transports urbains des agglomérations de Limoges et Dijon. La génération plus ancienne âgée de plus de 80, 85 ans, évoque le train régional comme une offre de mobilité du quotidien. Il permettait de rejoindre le centre de la ville, lieu de l'emploi ou des commerces appréciés. Agées de la trentaine dans les années 1970, leur mobilité reposait davantage sur les lignes de chemin de fer intercommunales, à cette époque où la moitié des ménages n'étaient pas motorisée (Thomas, 1970). Le train est perçu de manière très positive. Il symbolise la liberté de mouvement, un moyen d'être mobile, de rejoindre la ville librement. Pour Madame Blavier, le train était la solution évidente pour se rendre dans le centre de Dijon :

« Puis on allait à Dijon. On prenait le train et puis on allait faire une fois de temps en temps les courses à Dijon. »

Mme Blavier, 85 ans, au foyer, veuve

Tout comme quatre autres femmes rencontrées ne disposant pas du permis de conduire, elles expriment leurs souvenirs de ces déplacements en train avec entrain, certaines évoquant des « *copines de train* » rencontrées sur les trajets réguliers. L'organisation de Madame Blavier témoigne ici des sociabilités dans le mouvement (Pradel *et al.*, 2014) permises par le train.

La généralisation de l'automobile conduit les babyboumeur·ses à construire leurs modes de vie autour de ce moyen de déplacement (Demoli & Lannoy, 2019), développant un fort attachement affectif à leur véhicule (Meissonnier, 2023). Dans le discours de personnes plus jeunes, principalement chez les hommes, se trouve une image du train régional moins valorisée qui présente de nombreux désavantages face à la voiture. Monsieur Blau, âgé de 75 ans et résidant à Blaisy-Bas a toujours conduit. Il ne prend pas le train à cause de contraintes temporelles plus importantes que la voiture : « J'aime pas attendre. Ça me tue ça. ».

En revanche, nous ne notons aucune influence générationnelle dans les représentations liées aux réseaux de transport collectif urbain. En effet, le réseau de tramway de Dijon, inauguré en 2012 est considéré comme récent autant pour des personnes de 71 ans que pour des personnes de 91 ans. Monsieur et Madame Blau échangent leur point de vue sur le tramway de Dijon :

« Madame : Mais c'est ce que je lui dis : Faut quand même que tu prennes le tram une fois.
Monsieur : Pas encore. Un jour ça va venir. Moi, j'aime pas trop ce qui est moderne.
Madame : Le tram c'est vraiment bien. »

Mme et M. Blau, 75 ans, ancienne employée, ancien ouvrier, marié·es

Pour Monsieur Blau, le tramway est un mode de déplacement « moderne » auquel il accorde peu d'estime. Madame Blau, par ailleurs non conductrice, apprécie l'usage du tramway. De manière générale, au sein de notre enquête de terrain, qu'elles soient motorisées ou non les femmes semblent plus susceptibles d'avoir recours au réseau de transports urbains. Presque un tiers des femmes rencontrées empruntent ou ont emprunté les transports collectifs du réseau urbain, alors que 8 % des hommes seulement déclarent en faire usage. L'effet générationnel se retrouve également dans les représentations associées aux transformations numériques et à l'usage des TIC, notamment dû à une familiarisation et un apprentissage plus tardif aux TIC pour les plus anciennes générations (Bléhaut *et al.*, 2022). Délias (2019) met également en lumière l'influence du genre sur l'appropriation et les usages des technologies numériques. Les effets du genre, présentés au chapitre suivant, sont à considérer conjointement à ceux de la génération pour analyser les pratiques d'approvisionnement des femmes et des hommes plus âgé·es. En effet, selon Vinel (2017), « génération et genre sont étroitement intriqués, puisque si hommes et femmes nés dans les années

30-40 ont vécu les mêmes périodes historiques, ils n'ont pas expérimenté les mêmes histoires si l'on pense en termes d'emploi, de carrières professionnelles, de pratiques corporelles, d'élevage des enfants ». (p. 121)

Les perceptions des différents modes de déplacement ou formes d'approvisionnement façonnent les stratégies d'adaptation employées en vieillissant. La génération joue un rôle important dans la construction de ces représentations et oriente ainsi les pratiques d'approvisionnement à la vieillesse. Les évolutions de l'offre commerciale et de ses conditions d'accès n'induisent pas le même bouleversement des pratiques selon la génération des personnes rencontrées. Nous souhaitons néanmoins nuancer l'influence des socialisations lors du jeune âge et de la persistance dans le temps de perceptions immuables. Les pratiques et représentations des personnes âgées ne sont pas restées figées depuis des décennies, elles évoluent aussi avec leur temps. Dans cette première partie de chapitre, nous avons en effet mis en lumière des processus de socialisation au grand âge qui redéfinissent les normes acquises dans la jeunesse.

3.3.2. *Une influence relative de l'âge*

Au sein de l'échantillon des personnes rencontrées, une distinction s'opère entre les personnes plus jeunes et les plus vieilles quant à leurs pratiques d'approvisionnement. Une majorité des personnes âgées de 70 à 75 ans ne relèvent aucun changement de pratiques qu'elles pourraient associer à leur vieillissement. De l'autre côté, la quasi-totalité des personnes de plus de 80 ans déclarent rencontrer des difficultés lors de l'itinéraire d'approvisionnement, difficultés qu'elles peuvent plus ou moins surmonter. Les observations de l'enquête de terrain confirment bien la courbe présentée partie 3.3 qui met en évidence l'augmentation importante du risque d'être gêné pour se déplacer en vieillissant. Les personnes plus jeunes rencontrées appartiendraient *au troisième âge*, lorsque les secondes entreraient dans un *quatrième âge* : « ce temps de la vie où la sénescence impose sa pesanteur » (Lalive d'Epinay & Cavalli, 2013, p. 10). La généralisation des difficultés à se déplacer, mais également la plus grande fatigue ou la volonté d'investir davantage des activités réalisées à domicile influencent les pratiques. En analysant les comportements des personnes rencontrées, nous montrons l'effet de l'âge sur la diversité des lieux d'approvisionnement et la fréquence des déplacements associés (Tableau 13) : les personnes plus jeunes ont une plus grande diversité de lieux d'approvisionnement et s'y rendent plus régulièrement.

Tableau 13 : Nombres de points d'approvisionnement et fréquences des déplacements selon l'âge des personnes enquêtées

Fréquence des déplacements	Nombre de points d'approvisionnement principaux déclarés				
	Entre 1 et 2	Entre 2 et 5	Entre 5 et 10	Plus de 10	Total
<i>Aucun déplacement physique</i>	-	86 (82 - 90) 2	-	-	86 (82-90) 2
<i>Quelques fois par mois</i>	84 2	80 (76 - 85) 4	-	79 1	81 (76 - 85) 7
<i>De 1 à 2 fois par semaine</i>	85 (82 - 91) 4	80 (71 - 91)* 11	76 (71 - 87) 10	76 (74 - 77) 2	79 (71 - 91) 27
<i>De 3 à 5 fois par semaine</i>	-	75 (70 - 78) 4	74 (66 - 83) 14	73 (67 - 79) 10	74 (66 - 83) 28
<i>Quotidien ou presque</i>	-	-	77 (73 - 81) 4	73 (72 - 74) 2	75 (72 - 81) 6
Total	84 (82 - 91) 6	80 (70 - 91) 21	75 (66 - 87) 28	74 (67 - 79) 15	-

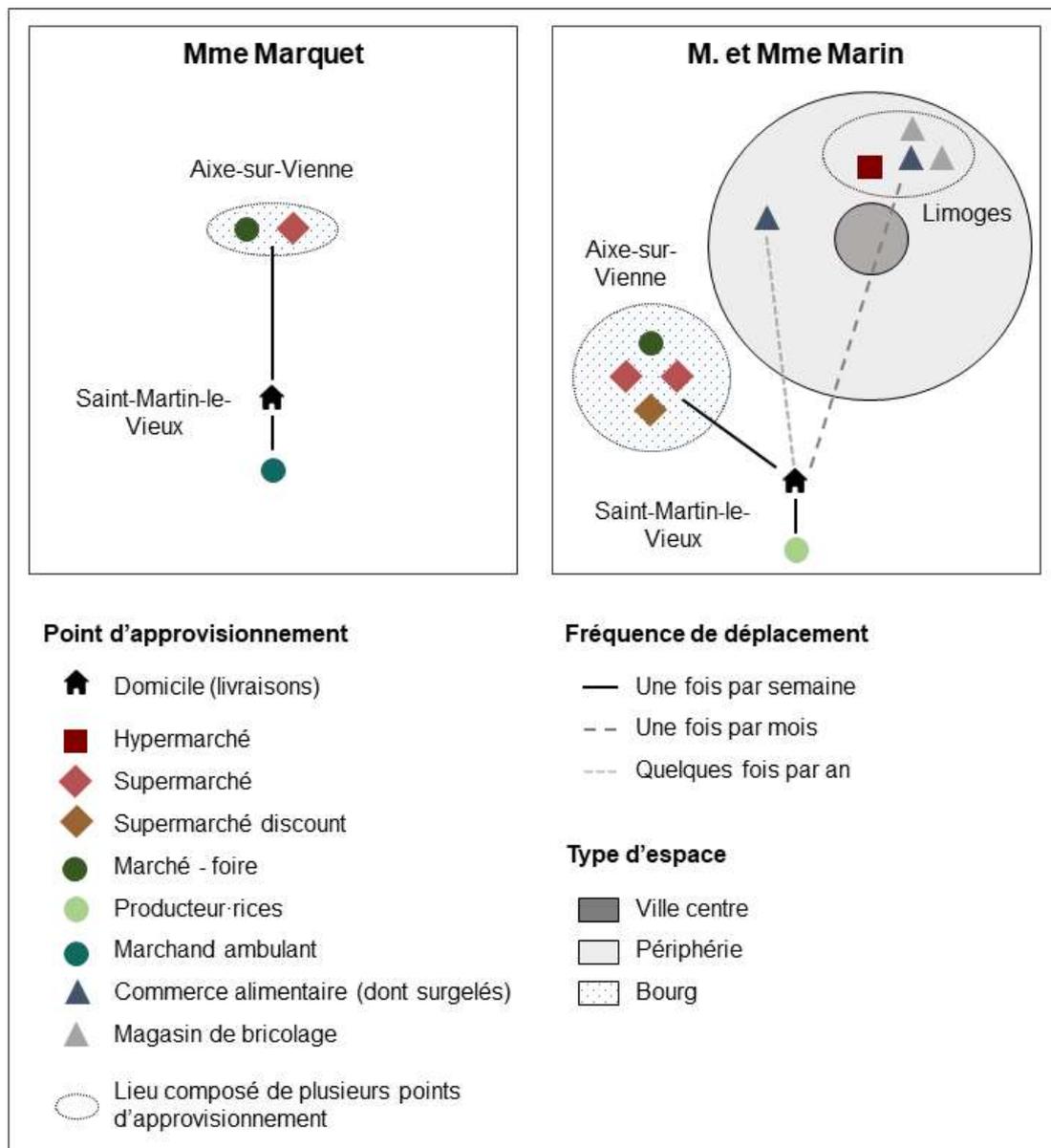
Lecture : **Âge moyen** (âge minimum – âge maximum) Nombre de personnes enquêtées.

*11 personnes enquêtées, âgées de 71 à 91 ans, pour un âge moyen de 80 ans déclarent entre 2 et 5 points d'approvisionnement fréquentés régulièrement, en effectuant une à deux sorties par semaine.

Calculs et réalisation de l'auteurice.

En plus de la fréquence et du nombre de lieux fréquentés, les personnes plus jeunes couvrent un espace plus étendu pour réaliser leurs achats, au sein de différentes centralités commerciales. La comparaison des univers d'approvisionnement de Madame Marquet et Madame et Monsieur Marin, tous les trois résidents de Saint-Martin-le-Vieux est un exemple pour illustrer cet écart entre des personnes du *troisième* ou du *quatrième* âge. Madame Marquet a 83 ans. Depuis qu'elle ne conduit plus, il y a 4 ou 5 ans, une voisine l'emmène une fois par semaine au supermarché et sur le marché de la commune d'Aixe-sur-Vienne. Elle se fait livrer des produits surgelés une fois par mois et achète du pain auprès d'un boulanger ambulancier. Son univers d'approvisionnement se restreint à un espace contenu sur deux communes : Saint-Martin-le-Vieux et Aixe-sur-Vienne. Monsieur et Madame Marin, quant à eux, sont plus jeunes, âgés respectivement de 75 et 73 ans. Leur univers d'approvisionnement est étendu, de la commune voisine à la zone commerciale au nord de Limoges (Figure 15). Il est également foisonnant, contenant une dizaine de points, de natures variées : supermarchés, hypermarchés, commerces discounts, magasin de bricolage, magasin de fruits et légumes, vente directe auprès de producteurs de viande, commande de vêtements en ligne, magasin de produits surgelés, marchés hebdomadaires et foires mensuelles.

Figure 15 : Univers d'approvisionnement de Madame Marquet et de Mme et M. Marin



Réalisation : A. Brachet et L. de Frémont, 2024

Dans le premier cas, les personnes rencontrées les plus jeunes profitent d'un emploi du temps souple pour choisir des lieux appréciés, selon les envies et les autres activités investies. Elles sont expertes du territoire et déploient un large univers d'approvisionnement. Pour les personnes les plus âgées de l'échantillon, à l'inverse, le nombre de lieux d'approvisionnement se restreint et les déplacements à destination des commerces diminuent. Pour reprendre la typologie des mobilités des personnes enquêtées par Lord *et al.* (2009) appliquée uniquement à la mobilité pour s'approvisionner, on passerait en vieillissant de pratiques hypermobiles à des pratiques domocentrées.

Ces considérations dessinent une tendance globale mais ne suffisent pas à éclairer sur la diversité des comportements. Il nous semble plus intéressant d'observer que des disparités conséquentes se

manifestent au sein d'une même classe d'âge, traduisant des situations très inégalitaires quant aux possibilités de maintenir un univers d'approvisionnement étendu et diversifié. La prise en compte des valeurs maximum et minimum de l'âge des personnes dans le Tableau 13, met en lumière la grande diversité des pratiques entre des personnes du même âge. Certaines personnes rencontrées ayant moins de 76 ans ont un univers d'approvisionnement succinct, proche du domicile, avec une mobilité associée peu fréquente, soit un profil domocentré. On observe également des personnes plus âgées hypermobiles, jusqu'à 83 ans se rendant chaque semaine dans plus de 5 voire 10 lieux différents, situés à quelques dizaines de kilomètres et se déplaçant presque une fois par jour pour s'approvisionner. L'âge est lié à la génération et fortement corrélé avec le fait d'être gêné (mais aussi l'ancienne profession). Ainsi, lorsque toutes ces variables sont contrôlées dans l'analyse statistique des déplacements pour achats, l'âge n'apparaît plus comme une variable significative sur le nombre de déplacements pour achats quotidiens (Tableau 10). Cela suggérerait ainsi que, à l'instar de précédentes recherches, l'âge chronologique en tant que tel, toute chose égale par ailleurs, n'aurait qu'un effet limité sur la mobilité quotidienne (Böcker *et al.*, 2017 ; S. Kim, 2011 ; Siren & Hakamies-Blomqvist, 2005). Nous pouvons toute fois nuancer ces considérations, dans la mesure où l'âge a une influence significative sur la probabilité de ne pas se déplacer durant une semaine chez les personnes de 70 ans et plus (Annexe 4).

4. Conclusion du chapitre 6

Ce chapitre souligne l'importance de prendre en compte la diversité des expériences du vieillissement. Afin d'améliorer les conditions du maintien de l'autonomie en vieillissant, il importe ainsi de tenir compte de ces expériences multiples : un aménagement pour une « inclusivité plurielle » comme le préconise Labbé (2023). Les différents parcours, les besoins et aspirations des personnes rencontrées nous donnent des pistes de réflexions sur ce qui pourrait être considéré comme un environnement capacitant, discutées dans la conclusion générale. Dans cette thèse, la diversité des vieillissements observée se limite aux expériences vécues des personnes rencontrées. Nous pouvons cependant relever que la pluralité des conditions de vie à la vieillesse, la gêne, les ressources financières et territoriales et plus généralement la trajectoire biographique influencent les possibilités de maintenir un approvisionnement autonome. L'analyse des différentes possibilités d'adaptation entre les personnes peut être lue au regard des ressources mobilisables et des facteurs de conversions qui permettent de transformer ces ressources en fonctionnements réels (Robeyns, 2007). Les ressources individuelles, sociales et économiques apparaissent déterminantes sur les possibilités de maintenir un approvisionnement autonome. Nous observons que les désavantages

sociaux et économiques s'accroissent en vieillissant avec des répercussions importantes sur les conditions de santé, les difficultés à être mobile et les capacités à maintenir un approvisionnement autonome. La couverture hétérogène des modes d'approvisionnement au domicile tels que les tournées des marchandes ambulantes ou les services de livraison proposés par la grande distribution introduisent également des différences dans les ressources spatiales qui peuvent être mobilisées. Nous soulevons également des inégalités dans les possibilités de déléguer la mobilité, à une personne de l'entourage ou à un service privé ou public. Ces possibilités dépendent en effet du réseau de connaissance local et des offres proposées sur le territoire. À l'instar de Quiroga (2015) nous considérons que ces disponibilités de l'entourage ou des services de livraison à domicile sont facteurs d'inégalités entre les personnes dans leur possibilité de s'affranchir d'une mobilité devenue contraignante. Dans le cas des personnes âgées pauvres de la ville de Recife au Brésil, l'auteur énonce que « les délégations de mobilités sont donc le résultat d'une volonté de contourner les mobilités « problématiques », mais elles révèlent également le potentiel dont disposent les enquêtés pour réduire leurs mobilités. Le réseau social ou la situation économique des personnes âgées influencent donc leur capacité à déléguer les mobilités quotidiennes et à améliorer ainsi leur qualité de vie. » (*ibid*, p. 8).

Au-delà des inégalités de ressources entre les personnes rencontrées, nos observations dessinent également des différences dans les capacités à se saisir de ses ressources et dans les facteurs de conversion. Concernant les facteurs de conversion personnels, les troubles moteurs, cognitifs ou sensoriels altèrent de manière significative les capacités. Il importe ainsi de remarquer que, lorsque les personnes déclarent une gêne pour se déplacer, les avantages sociaux ou économiques ont dès lors peu d'effets. Les compétences, telles que savoir conduire, se repérer dans l'espace, emprunter les transports publics ou naviguer sur Internet, favorisent les capacités à travers un élargissement des possibilités d'approvisionnement. En ce qui concerne les facteurs de conversion environnementaux, nous avons relevé des niveaux d'accessibilité différents aux commerces selon les territoires, conduisant à des écarts dans les capacités à maintenir un approvisionnement autonome. Toutefois, la comparaison des pratiques des personnes résidant sur différents espaces hors des villes centres, de la proche banlieue au rural polarisé suggère qu'il n'existe pas un type de territoire particulièrement favorable à l'expression des capacités des personnes vieillissantes. Les recherches menées dans les espaces périurbains français déconstruisent également l'idée d'un espace périurbain particulièrement incapacitant pour les personnes âgées (Golant, 2019; Morel-Brochet & Rougé, 2017) ou qui serait source d'insatisfaction résidentielle (Mondou & Violier, 2010). Enfin, au sujet des facteurs de conversion sociaux, nous avons observé le poids d'un âgisme

intégré sur la sous-évaluation de ses compétences, notamment numérique ou de ses capacités d'apprentissage chez certaines personnes, constituant un frein à l'expression des capacités. Si l'effet des normes de genre apparaît en filigrane tout au long de l'analyse, il est exploré plus en profondeur au chapitre qui suit.

Chapitre 7 : Pratiques différenciées entre les femmes et les hommes et inégalités de genre quant au maintien d'un approvisionnement autonome

Le chapitre précédent met en évidence la pluralité des stratégies adoptées en vieillissant pour maintenir un approvisionnement autonome. Le sexe est une caractéristique particulièrement importante pour comprendre les expériences de la vieillesse (Calasanti & King, 2022) et les pratiques d'approvisionnement. Au chapitre 1, nous avons mentionné la division sexuelle du travail (Delphy, 1980), les différenciations genrées des pratiques de mobilité et les inégalités d'accès à la mobilité (Coutras, 1997 ; Hanson, 2010 ; Law, 1999 ; Rosenbloom, 2006b), notamment pour les générations plus âgées. Ces réflexions nous conduisent à adopter une analyse genrée des comportements des personnes vieillissantes. Le concept de genre, nous permet d'appréhender la différenciation des pratiques d'approvisionnement entre les femmes et les hommes comme une construction sociale fondée sur un système de bi-caractérisation hiérarchique de la société (Bereni *et al.*, 2008). Les valeurs et normes sociales attribuées à chacun de ces deux groupes façonnent les pratiques d'approvisionnement et les possibilités de prolonger un approvisionnement autonome. Les rôles masculins et féminins sont multiples, dépendent des périodes, des cultures et des lieux de résidences (Löwy & Rouch, 2003) et peuvent évoluer selon la position dans le parcours de vie. Les normes assignées aux comportements des jeunes hommes à l'adolescence en milieu rural se distinguent de celles des mères de quarante ans résidant en banlieue urbaine. De même, la construction genrée des rôles au sein de la sphère familiale et professionnelle est propre à chaque époque (Barrère-Maurisson, 2012) et entraîne des différences générationnelles (Vinel, 2017). Enfin, ce concept apporte une meilleure compréhension des rapports de pouvoir qui s'exercent entre les femmes et les hommes, illustrés dans notre analyse à l'échelle du couple hétérosexuel.

La littérature met en lumière le déséquilibre entre les femmes et les hommes dans la prise en charge de la mobilité du travail domestique (Coutras, 1993 ; Demoli & Gilow, 2019 ; Hancock *et al.*, 2018 ; Motte-Baumvol *et al.*, 2011 ; Sánchez de Madariaga, 2013). Le déséquilibre est plus fortement marqué dans les espaces périurbains (M. Berger *et al.*, 2019 ; Rougé, 2018) où la mobilité repose quasi exclusivement sur l'automobile. Bien que l'approvisionnement soit l'activité domestique la mieux répartie, elle reste majoritairement assurée par les femmes du foyer (Rémy & Rémy, 2012 ; Pernot, 2021).

Pour certain·es chercheur·ses, l'expérience de la vieillesse serait moins normée qu'aux plus jeunes âges, favorisant une « hétérogénéité interindividuelle des comportements » (Attias-Donfut, 2001, p. 207). L'avancée en âge s'accompagnerait alors d'un relâchement des normes sociales extérieures ou intériorisées « après la fin de la fonction de procréer et la sortie du marché du travail » (*ibid.*, p. 207). La répartition du travail domestique serait alors mieux équilibrée entre les femmes et les

hommes âgé·es (Zube *et al.*, 1982). À l'inverse, d'autres recherches plus récentes viennent contredire ces postulats affirmant un prolongement des organisations genrées avec l'âge, notamment les travaux de Legrand et Voléry (2012, 2013). Selon Voléry et Legrand (2012), le temps qui était consacré au travail productif pour les hommes est réinvesti dans des activités de loisir après la retraite. Les femmes, quant à elles, maintiennent un investissement important au sein de la sphère domestique (*ibid* ; Chenu, 2001). Les femmes plus âgées subiraient alors différentes formes d'inégalités liées à la fois à leur âge et à leur genre (Rennes, 2022).

Ce chapitre est donc consacré à la manière dont cette construction genrée des pratiques d'approvisionnement se prolonge ou se transforme à la vieillesse. Nous présentons dans un premier temps les inégalités socio-économiques entre les femmes et les hommes de 70 ans et plus, qui influencent les stratégies mises en œuvre pour s'approvisionner, identifiées au chapitre précédent. Les données de l'EMP permettent de saisir l'ampleur des difficultés rencontrées par les femmes âgées pour se déplacer. Les vieilles femmes et notamment les femmes veuves se retrouvent alors particulièrement désavantagées quant à leur possibilité de maintenir un approvisionnement autonome. Dans un second temps, nous nous intéressons à l'organisation spécifique des couples rencontrés, tous hétérosexuels. La deuxième partie du chapitre décrit comment les pratiques d'approvisionnement se restructurent entre les deux partenaires des couples. La vieillesse s'accompagne d'une plus grande participation masculine pour l'approvisionnement du ménage jusqu'alors principalement investi par les femmes. Différentes stratégies sont adoptées ensemble, avec une charge organisationnelle qui reste l'apanage des conjointes. Nous mettons en lumière dans la troisième partie la complémentarité des couples qui, grâce à un soutien mutuel, conservent une autonomie pour s'approvisionner. Ce maintien est parfois associé à un équilibre fragile qui repose sur le choix des femmes de limiter leurs sorties.

1. Toutes choses inégales par ailleurs ?⁵⁶

Nous avons mis en lumière des possibilités d'adaptation inégales selon la catégorie socio-professionnelle, le niveau de revenu, le fait de disposer du permis de conduire ou encore la structure du ménage en vieillissant. Ces inégalités peuvent être également analysées sous le prisme du genre. L'analyse quantitative menée à partir des données de l'EMP, souligne que, « toute chose égale par ailleurs », être une femme ou un homme n'a pas d'influence sur la probabilité de ne pas déplacer au cours de la semaine chez les personnes de 70 ans et plus (Annexe 4). Ainsi, lorsque d'autres

⁵⁶ Titre inspiré du documentaire de recherche « Toute chose égale par ailleurs » sur l'expérience de la mobilité des femmes d'Anne Jarrigeon, maîtresse de conférences en urbanisme à l'Université Gustave Eiffel.

caractéristiques socio-économiques : l'ancienne catégorie socioprofessionnelle, la structure du ménage, la gêne, la possession du permis de conduire, sont prises en compte dans les modèles comme variables explicatives, celle du sexe n'a pas de poids. En revanche, cette dernière variable a une influence significative sur le nombre de déplacements quotidiens liés aux achats, soulignant ainsi l'effet du genre sur la mobilité pour s'approvisionner. De plus, entre les femmes et les hommes, toutes les autres variables individuelles sont loin d'être égales par ailleurs.

1.1. Des inégalités socio-économiques accrues entre les femmes et les hommes âgé·es

Après 70 ans, 7 % des femmes sont classées dans la catégorie « Personnes diverses sans activité professionnelle de 60 ans et plus (sauf retraités) » car elles n'ont pas exercé une activité professionnelle durant une durée minimale spécifiée⁵⁷ (Tableau 14). À ce titre, elles sont exclues de la catégorie des retraitées. Cette catégorie comprend alors les femmes qui ont consacré leur vie au travail domestique, non déclaré en tant qu'emploi, non rémunéré, ne permettant pas de toucher une retraite⁵⁸. En part relative, les hommes sont sept fois moins nombreux à se trouver dans cette situation. Comparées aux hommes, les femmes de 70 ans et plus sont également surreprésentées parmi les ancien·nes employé·es. Les données redressées de l'EMP affichent une plus grande proportion d'hommes parmi les ancien·nes cadres et les professions intermédiaires, mais aussi ouvrier·ères.

Tableau 14 : Catégories socio-professionnelles des femmes et des hommes âgé·es de 70 ans et plus

Catégories socio-professionnelles	Femmes	Hommes
<i>Agriculteur·rices exploitant·es</i>	4 %	4 %
<i>Artisan·es, commerçant·es, chef·fes d'entreprise</i>	7 %	10 %
<i>Cadres</i>	8 %	21 %
<i>Professions intermédiaires</i>	15 %	21 %
<i>Employé·es</i>	42 %	10 %
<i>Ouvrier·ères</i>	17 %	33 %
<i>Sans activité professionnelle de 60 ans et plus (sauf retraité·es)</i>	7 %	1 %

Test du χ^2 significatif à 0,0001 % parmi 3 070 les personnes âgées de 70 ans et plus de l'EMP

Sources : EMP 2018-2019. Calculs et réalisation de l'auteurice.

⁵⁷ Issu de la documentation de l'Insee sur la nomenclature des professions par catégories socioprofessionnelles.

⁵⁸ D'autres aides financières peuvent être demandées.

Les revenus perçus à la retraite sont plus faibles pour les femmes. Les trajectoires professionnelles et la structure différenciée des ménages conduisent à de gros écarts de niveau de vie. Selon les chiffres de l'Insee, en 2019, 1,9 million de femmes de plus de 75 ans vivent seules avec un niveau de vie annuel moyen de 22 150 euros. Les hommes seuls du même âge quant à eux sont trois fois moins nombreux à vivre seuls et touchent en moyenne 4 850 euros de plus par an, soit plus de 20 % de revenu supplémentaire par rapport aux femmes⁵⁹. À l'échelle de l'ensemble de la population, pour les couples âgés, le niveau de vie par unité de consommation est légèrement inférieur à celui des hommes seuls. Ces derniers ont un niveau de vie annuel 7 % plus élevé que les femmes seules. Les inégalités économiques sont exacerbées à la vieillesse. Les écarts de revenus s'expliquent notamment par une perte financière importante pour des femmes au décès de leur mari, qui fut le pourvoyeur de revenus durant leur vie conjugale. Or, face au veuvage, les situations sont également différentes selon le sexe.

Le statut marital est corrélé au sexe (Tableau 15). Après 70 ans, les femmes sont trois fois plus nombreuses à être veuves. Ainsi si plus de 70 % des hommes de 70 ans et plus sont mariés, cette part tombe à 38 % pour les femmes.

Tableau 15 : Statut marital des personnes retraitées en fonction du sexe

Statut marital	Femmes	Hommes
<i>Célibataire</i>	6 %	6 %
<i>Marié·e</i>	38 %	71 %
<i>Veuf·ve</i>	45 %	13 %
<i>Divorcé·e</i>	11 %	9 %

Test du *khi-2* significatif à 0,0001 % parmi 3 070 les personnes âgées de 70 ans et plus de l'EMP

Sources : EMP 2018-2019. Calculs et réalisation de l'auteurice.

La répartition dissemblable de l'état matrimonial des femmes et des hommes s'explique notamment par une construction sociale du couple hétérosexuel fondée sur des représentations genrées de la mise en couple (Bergström, 2018 ; Bozon, 1990). En France, il est plus répandu que les femmes vivent avec des hommes plus vieux (Bergström, 2018). Selon les chiffres de 2012, presque 70 % des hommes âgés de 80 ans ont une conjointe plus jeune qu'eux. Elle est plus âgée dans moins de 10 % des cas (Daguet, 2016). À cela s'ajoute une espérance de vie inférieure pour les hommes, de

⁵⁹ Depuis la publication de *sexe et vieillissement* (Attias-Dufont, 2001), si les écarts semblent avoir diminués, ils restent toutefois très importants.

six années environ. Ainsi, les femmes plus âgées sont beaucoup plus nombreuses que les hommes d'un âge équivalent à vivre seules.

Les inégalités sociales et économiques à la vieillesse suggèrent alors que les femmes sont défavorisées par rapport aux hommes pour maintenir un approvisionnement autonome. Les femmes vieillissantes ne peuvent pas jouir dans les mêmes proportions que les hommes des avantages liés à l'ancienne catégorie socioprofessionnelle, aux ressources économiques ou encore au fait de ne pas vivre seules, identifiées dans le chapitre précédent. Par ailleurs, le lien entre les caractéristiques socio-économiques et le fait de rencontrer des difficultés pour se déplacer en vieillissant renforcent ces inégalités de genre.

1.2. Les femmes sont davantage touchées par des difficultés pour se déplacer en vieillissant

Les femmes âgées de 70 ans et plus sont plus gênées que les hommes pour se déplacer (Tableau 16). Indépendamment de leur âge, elles sont plus nombreuses à déclarer des difficultés à se déplacer, rapportant également des difficultés plus lourdes.

Tableau 16 : Inégalités entre les femmes et les hommes face au fait d'être gêné pour se déplacer

Situation vis-à-vis de la gêne	Femmes	Hommes
<i>N'est pas limité·e dans les déplacements</i>	57 %	65 %
<i>Géné·e, mais peut se déplacer seul·e sur tous les itinéraires</i>	16 %	14 %
<i>Géné·e, mais peut se déplacer seul·e sur certains itinéraires</i>	13 %	11 %
<i>Géné·e, et ne peut pas se déplacer seul·e</i>	14 %	9 %

Test du χ^2 significatif à 0,0001 % parmi 3 070 les personnes âgées de 70 ans et plus de l'EMP
Sources : EMP 2018-2019. Calculs et réalisation de l'auteure.

Le test du χ^2 permet de démontrer cette corrélation entre le niveau de gêne à se déplacer et le sexe. Les femmes gênées sont surreprésentées et l'ampleur de la gêne décrite est plus importante⁶⁰. Un « paradoxe des genres » est alors avancé pour décrire cette inégalité entre les femmes et les hommes vis-à-vis de leurs conditions de santé (Attias-Donfut, 2001 ; Lalive d'Épinay & Cavalli, 2013). Il décrit le paradoxe entre le fait que les femmes aient une plus longue espérance de vie, mais qu'elles éprouvent également une plus longue période de vie avec des incapacités (Cambois, 2003).

⁶⁰ Cette surreprésentation peut en partie s'expliquer par une espérance de vie plus importante pour les femmes, étant plus nombreuses à être très âgées. Cependant, un modèle logistique calculant la probabilité d'être gênée selon l'âge et le sexe met en évidence la plus grande gêne des femmes indépendamment de l'âge.

À un âge équivalent, les conditions de santé des femmes sont plus dégradées que celles des hommes.

Selon Lalive d'Épinay et Cavalli, « il n'est pas d'autre âge de la vie où s'observent dans nos pays, d'aussi fortes inégalités de ressources et de situation de vie entre les hommes et les femmes. » (2013, p.54). Ces expériences différentes du vieillissement conditionnent les adaptations possibles aux transformations de leurs corps. Les femmes doivent s'adapter plus jeunes à l'apparition de difficultés pour s'approvisionner. Leur accessibilité aux commerces se restreint à hauteur d'une augmentation des difficultés à se déplacer, marcher, porter.

Par ailleurs, la différenciation des expériences ne se limite pas à une dimension « capacitaire », biologique du vieillissement. Toutes les caractéristiques socio-économiques, la composition du ménage, les habitudes, l'entourage social, forgés tout au long d'une vie de couple ou familiale et façonnés par les normes de genre, conditionnent les possibilités de maintenir un approvisionnement autonome en vieillissant.

1.3. La conduite automobile des femmes plus âgées : effets générationnels, effets d'âge et renforcement des normes de genre

1.3.1. *Une conduite automobile différenciée, plus restreinte chez les femmes*

Dans le chapitre 1, nous dessinons le processus de diffusion du permis de conduire plus tardif, au fil des dernières décennies, au sein de la population féminine (Blum, 2004 ; Demoli, 2014 ; Roux, 2012). Si aujourd'hui en France les taux de possession du permis de conduire sont équivalents entre les femmes et les hommes des plus jeunes générations⁶¹, nous relevons que les femmes de plus de 80 ans sont plus nombreuses à ne pas être détentrice du permis que les hommes de la même classe d'âge et que les femmes âgées de 70 à 80 ans (EMP, 2019). Si 98 % des hommes de 70 ans ou plus appartenant au quartile le plus élevé disposent du permis, les femmes de ce groupe sont 91 %. Cet écart est renforcé pour les personnes du quartile de revenus le plus faible, soit un taux de possession de 87 % du permis pour les hommes et 58 % chez les femmes. Ces différences se retrouvent selon la catégorie socio-professionnelle. Les femmes issues du monde agricole ou ouvrier sont les plus nombreuses à ne pas détenir le permis de conduire, par rapport aux femmes des autres catégories et aux hommes du même groupe socio-professionnel (Tableau 17).

⁶¹ D'après les données de l'EMP de 2018-2019 pour les personnes de moins de 40 ans.

Tableau 17 : Part de la population âgée de 70 ans ou plus détentrice du permis de conduire selon le sexe et la catégorie socio-professionnelle

Anciennes catégories socio-professionnelles	Femmes	Hommes
<i>Agriculteur·rices exploitant·es</i>	70 %	92 %
<i>Artisan·es, commerçant·es, chef·fes d'entreprise</i>	86 %	98 %
<i>Cadres</i>	93 %	99 %
<i>Professions intermédiaires</i>	90 %	98 %
<i>Employé·es</i>	72 %	91 %
<i>Ouvrier·ères</i>	63 %	93 %
<i>Sans activité professionnelle de 60 ans et plus (sauf retraité·es)</i>	50 %	89 %
Ensemble	74 %	96 %

Sources : EMP 2018-2019 sur les données de la population âgée de 70 ans et plus. Calculs et réalisation de l'auteurice.

L'enquête de terrain illustre très bien cette situation, puisque les onze personnes n'ayant jamais conduit sont toutes des femmes. Âgées de 73 à 87 ans, quatre d'entre elles ont moins de 80 ans. La moitié des 14 femmes rencontrées âgées de 80 ans et plus disposent du permis, c'est le cas de 13 % des femmes de moins de 80 ans de l'échantillon.

Par ailleurs, la littérature documente la dimension genrée de la pratique de la conduite automobile et son processus de renoncement en vieillissant (Marie Dit Asse *et al.*, 2014 ; Rosenbloom, 2001a; Siren & Haustein, 2016). Ces mêmes observations se retrouvent dans notre échantillon au sein duquel neuf femmes ont renoncé à conduire avec l'âge, ce qui est le cas pour deux hommes. La survenue de maladies chroniques, de troubles moteurs, sensoriels ou cognitifs plus répandue chez les femmes constitue une explication possible à l'arrêt de la conduite automobile. Toutefois, ces raisons biologiques ne suffisent pas à comprendre le processus genré de renoncement. La réduction, jusqu'à l'arrêt de la conduite, apparaît comme un processus réflexif pour certaines femmes rencontrées, la diminution des déplacements, le renoncement à certaines destinations correspond davantage à une précaution en amont des signes avant-coureurs. Elles adoptent alors une posture d'auto-évaluation, évoquant leur doute et observant avec attention les évolutions de leurs capacités. Chez les hommes, la volonté de conduire « jusqu'au bout » est plus présente dans les discours. L'exemple de Monsieur Turpin éclaire bien cette situation. L'arrêt de la conduite s'est imposé à la suite d'un accident lorsqu'il était au volant de sa voiture, il est sorti de la chaussée dans un virage à proximité de son domicile.

Dans les espaces de dépendance à l'automobile, ne pas conduire est un facteur très discriminant sur le niveau d'accessibilité aux commerces. Les femmes plus âgées semblent davantage captives

d'une offre commerciale de proximité, dont l'accès peut se faire à pied. Les changements survenus dans l'offre locale bouleversent davantage les univers d'approvisionnement de ces dernières. La fermeture de l'épicerie « Chez les filles », bien qu'évoquée par toutes et tous, fragilise particulièrement le maintien de l'autonomie des femmes plus âgées de la commune. Pour ces dernières, cet événement correspond à la disparition du point d'approvisionnement principal. Pour les autres, ce commerce de dépannage peut-être facilement remplacé. Les stratégies d'approvisionnement des femmes âgées ne conduisant plus reposent alors principalement sur l'entraide, avec la possibilité de se faire conduire et les offres à domicile. Elles se trouvent dans des situations de plus grande dépendance vis-à-vis des tournées des marchandes ambulantes ou de l'offre de livraison à domicile. Dans les espaces périurbains et ruraux, cette plus grande dépendance au territoire local n'est pas réservée aux vieilles femmes, mais à celles ayant un accès restreint à la voiture (Rougé, 2018).

1.3.2. *Des arbitrages à l'échelle du couple au détriment de l'émancipation des femmes*

La répartition de ces différents savoir-faire et les stratégies adoptées à deux en vieillissant découlent de choix antérieurs qui favorisent principalement les hommes. La segmentation des tâches et les expertises correspondantes ont été dictées par des normes de socialisation genrées et parfois imposées par les maris. Les femmes veuves et les femmes mariées qui ont réalisé l'entretien en l'absence de leur mari expriment les raisons qui les ont conduites à ne pas passer le permis de conduire. La première raison évoquée est économique. Chez les ménages mono-motorisés, le véhicule est principalement employé pour les usages du mari (Dobbs, 2005). Aussi, le coût de l'achat d'un véhicule supplémentaire pour le ménage a découragé certaines femmes à prendre des cours de conduite. En avançant dans la discussion, elles sont nombreuses à attribuer cette décision à leur mari. Celui de Madame Blardone ne percevait pas l'intérêt que sa femme conduise puisque, lui, pouvait conduire pour le couple. Elle rapporte en ces mots sa situation et la vision de son mari aujourd'hui décédé :

« Et puis un jour, des voisins, là, la dame, elle, passe son permis en accéléré sur une voiture automatique. Oh, je dis, tiens, je ferais bien comme Madame. Bah qu'il [son mari] me dit : Tiens ! Je vais être en retraite, t'as pas besoin de passer ton permis. – Oh oui ? – Ça l'emballait pas plus que ça, m'enfin, je disais, bon, elle, elle passe son permis, pourquoi je le passerais pas ? Et puis en 92, il était en retraite. Moi, j'avais plus d'enfants à la maison, ils étaient tous mariés. Oh je dis : écoute aller ! Il y avait l'autoécole de Sombernon qui s'était installée. Oh je dis, aller, tiens, on monte à Sombernon – Pas aujourd'hui ! qu'il me fait – Tu sais que j'ai un rendez-vous chez le toubib ? – Ah oui, j'ai dit oui, c'est vrai, j'avais oublié. Bon, on descend à Dijon. Et le chirurgien lui a dit : Il y a cancer du rein. Alors c'était pas le moment que je demande. Et puis, de 92 jusqu'à 2004, je l'ai soigné. Mais là, à la maison. Et puis après, en 2004, j'avais plus envie de passer le permis. »

Mme Blardone, 84 ans, au foyer et ancienne employée, veuve

Elle oppose la vision de son mari qui considère que le fait qu'il conduise suffit pour assurer les déplacements du ménage, avec le fait qu'elle se retrouve veuve depuis 20 ans. Les choix effectués « à deux », lors de la vie conjointe, reposant sur le fait que Monsieur puisse conduire pour le couple, ne tiennent plus aujourd'hui. Elle mentionne de manière symbolique, en précisant que le diagnostic du cancer de son mari tombe le jour même où elle décide de commencer les cours de conduite. Cette date représente à la fois l'arrêt de ses espoirs de passer un jour le permis et le début du déclin des conditions de santé de son mari. Pour Madame Blavier la décision de son mari fut plus catégorique :

« Enquêtrice : Est-ce que vous avez le permis ?
Madame : Non. Mon mari ne voulait pas. »

Mme Blavier, 85 ans, au foyer, veuve

Les récits de ces femmes ne sont pas des cas isolés et illustrent une culture automobile masculine permettant de conserver une répartition patriarcale des activités, spatialement et dans leur nature, et ainsi asseoir les rapports de domination des hommes sur les femmes (Berger, 1986). Les restrictions imposées à Madame Blavier dépassent le domaine de la mobilité, son mari imposant un contrôle sur l'ensemble de ses activités, notamment professionnelles.

« Madame : J'ai travaillé cinq ans avant mon mariage. J'ai travaillé cinq ans à la Caisse primaire d'assurance maladie. Et puis après, ben la venue des enfants : la première, je me suis mise en disponibilité à un an ; la deuxième est arrivée et donc j'ai abandonné quoi. J'ai élevé les enfants.

Enquêtrice : Oui.

Madame : On n'avait pas de nourrice facile dans le temps, comme maintenant. Mais j'ai bien regretté.

Enquêtrice : De ?

Madame : D'avoir arrêté. J'aurais dû peut-être mieux chercher. Je sais pas. Mais on ne trouvait pas nourrice.

Enquêtrice : Et vous aviez envie de...

Madame : Ben ! J'avais envie parce que mon mari était cheminot. Vous savez, avec un salaire, ce n'était pas énorme. J'avais déjà deux enfants, j'ai eu le troisième. C'était pas évident. La retraite aurait été meilleure.

Enquêtrice : Après, une fois que vos enfants étaient grands, vous avez pas...

Madame : Off... Non. Où voulez-vous que je retourne travailler ? Puis mon mari n'était pas... Non non. Une femme... Dans le temps, les hommes, vous savez, il fallait rester à la maison, hein ! »

Le fait de ne plus avoir occupé d'emploi rémunéré à la naissance de ses enfants est une situation qu'elle n'a pas souhaitée. Comme trois autres femmes rencontrées, renoncer à une vie professionnelle est une décision unilatérale du mari. Cette décision, Monsieur Laborie l'a prise pour son épouse.

« Ah non, elle s'est arrêtée de travailler à la naissance de notre fille. Parce que moi, j'avais besoin d'elle, j'avais un poste de responsabilité et elle m'a aidé dans mon travail. Oh, elle voulait pas trop s'arrêter, hein, c'est par insistance que je lui ai fait s'arrêter. »

M. Laborie, 73 ans, ancien cadre, marié

L'organisation des activités inégalement réparties entre les membres du couple, adoptée tout au long de la vie, se fait majoritairement au détriment des femmes, et a de lourdes conséquences sur leurs possibilités de s'adapter. Une fois veuves, elles se retrouvent à la fois privées d'une mobilité automobile et de surcroît disposent d'une retraite plus faible. Ces mêmes constats énoncés en 2012 par Vincent Caradec sont ainsi toujours bien présents aujourd'hui. L'écart d'âge au sein des couples hétérosexuels et une espérance de vie plus longue pour les femmes entraînent une proportion plus importante de femmes veuves et de femmes se trouvant dans la situation de soigner leurs maris plus âgés. Si ces résultats mettent en avant les femmes veuves comme étant particulièrement défavorisées au grand âge quant au fait de pouvoir maintenir un approvisionnement autonome, Voléry (2013) énonce que les vieilles femmes mariées sont également victimes du système patriarcal. La seconde partie de ce chapitre s'intéresse alors à l'expérience du vieillissement des hommes et des femmes mariées à travers leurs pratiques d'approvisionnement. Nous souhaitons comprendre comment les inégalités de genre face à cette activité du travail domestique s'expriment au grand âge et évoluent en vieillissant.

2. Une participation à l'approvisionnement plus importante chez les hommes avec l'avancée en âge

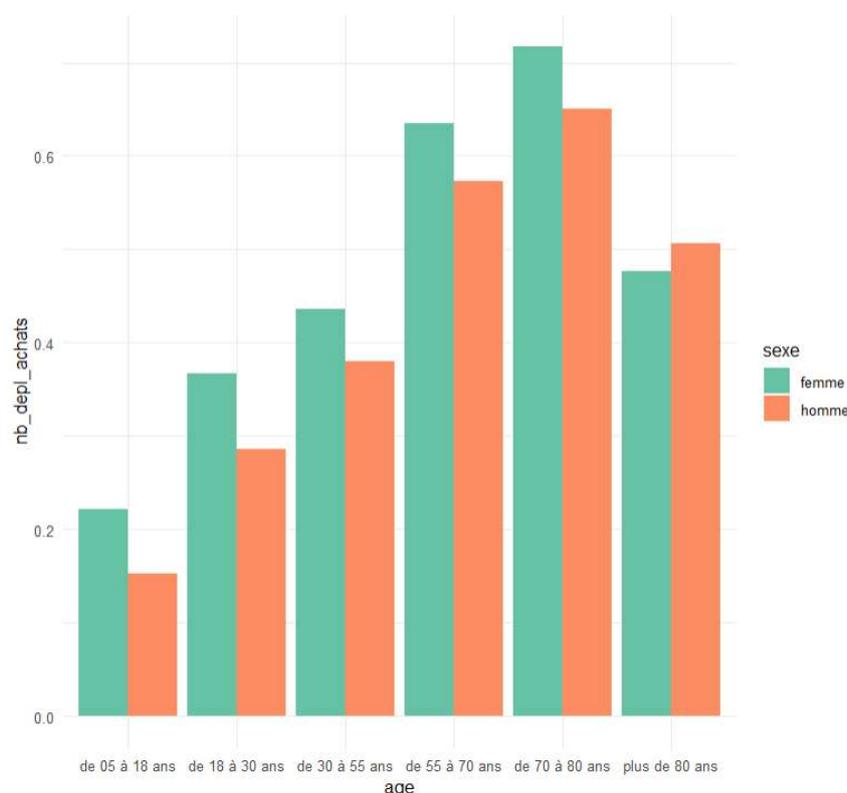
Les pratiques d'approvisionnement adoptées tout au long de la vie sont le fruit d'une socialisation genrée à cette tâche (chapitre 1.2.). La littérature met notamment en avant la division genrée du travail pour expliquer les écarts de comportement de mobilité. En tant qu'activité domestique, l'approvisionnement, pour les produits essentiels du quotidien notamment, est davantage assigné aux femmes du foyer. Pour certain·es auteur·es l'arrêt de l'activité professionnelle après la retraite pourrait être une période propice à un desserrement des « contraintes sociales qui façonnent les comportements qualifiés de masculins ou féminins » (Attias-Dufont, 2001, p.207), jusqu'à une nouvelle répartition plus égalitaire du travail domestique. Nous interrogeons cette hypothèse à travers l'évolution de la prise en charge de l'approvisionnement au sein des couples hétérosexuels vieillissants.

2.1. La vieillesse : un tournant dans l'organisation des ménages en matière d'approvisionnement ?

2.1.1. Des mobilités pour achats différenciées tout au long de la vie et jusqu'au grand âge

Depuis l'enfance et jusqu'à 80 ans les femmes effectuent un nombre de déplacements quotidien pour achat plus important que les hommes (Figure 16). La prise en charge de l'approvisionnement par les femmes est adoptée dès le plus jeune âge et se prolonge tout au long de la vie. Le basculement des pratiques se produit à un âge avancé, après 80 ans, plusieurs années ou dizaines d'années après la retraite. Les données mettent en lumière que l'arrêt de l'activité professionnelle ne marque aucun tournant dans les pratiques. Le renversement au grand âge de la mobilité pour achats devenant plus masculine ne s'explique donc pas par un affaiblissement des normes sociales à la vieillesse. Ce sont les difficultés physiques, plus importantes chez les vieilles femmes qui contraignent les déplacements. La mobilité pour achats est assurée en plus grande proportion par les femmes jusqu'à ce que ces dernières rencontrent des difficultés à se déplacer.

Figure 16 : Nombre de déplacements quotidiens pour motifs achats des femmes et des hommes selon l'âge



Sources : EMP 2018-2019 (à partir de 13825 soit l'ensemble des personnes enquêtées dans l'EMP). Calculs et réalisation de l'auteurice.
Lecture : les femmes âgées de 70 à 80 ans réalisent quotidiennement 0,65 déplacement pour achats.

Le nombre de déplacements pour achats ne permet de comprendre que partiellement l'organisation pour s'approvisionner à la vieillesse. Le déplacement correspond à une partie de l'itinéraire d'approvisionnement et ne permet pas de décrire l'organisation entre les membres du couple pour l'ensemble des étapes. Les données concernent l'ensemble de la population. Or, on sait que, au sein des couples, les inégalités en prise en charge de la mobilité domestique sont plus fortes (Motte-Baumvol *et al.*, 2011). De plus, rassemblés sous l'étiquette des « achats », ces déplacements ne disent rien de la nature des lieux ou des formes d'approvisionnement dont le choix comporte une dimension genrée (Rémy & Rémy, 2012 ; Pernot, 2021). Enfin, les données dressent un portrait de chaque classe d'âge en 2019, mais ne disent rien de l'évolution au fil des années des déplacements d'une génération. Quelle était la mobilité pour achats des femmes et des hommes de 80 ans aujourd'hui lors de leur vie active ? Il devient alors nécessaire de s'appuyer sur le discours des personnes rencontrées pour comprendre l'évolution des organisations internes aux ménages âgés.

2.1.2. *Les femmes majoritairement en charge de l'approvisionnement pendant la vie active*

La prise en charge de l'approvisionnement lors de la vie active est très différente entre les femmes et les hommes. Dans cette partie, nous concentrons l'analyse sur le propos des personnes vivant en couple et principalement les couples mariés depuis plusieurs dizaines d'années. Ces dernières rapportent les évolutions avec l'âge de leur organisation pour s'approvisionner. Les expériences des personnes veuves ou divorcées enrichissent la compréhension de la répartition de l'itinéraire d'approvisionnement. Elles comparent leurs pratiques actuelles à celles adoptées avant le veuvage ou le divorce.

Les couples mariés entendus conjointement ou les personnes mariées à un·e conjoint·e absent lors de l'entretien représentent 51 ménages. Sur les 51 ménages, 28 déclarent de manière explicite que la femme du couple était responsable de l'ensemble de l'approvisionnement du quotidien avant la retraite. « Ah non ! Quand on travaillait ? Ah non, j'y allais toute seule, il venait jamais. » nous dit Madame Desandes. Madame Mesnier précise « Oh mon mari ! Jamais en course avec lui ! ». Les hommes de l'enquête endossant seuls cette responsabilité avant la retraite sont trois. Ces organisations internes aux couples sont principalement justifiées par une activité professionnelle très prenante pour l'un des deux conjoint·es, majoritairement les hommes. Ces derniers sont nombreux à dire, à l'instar de Monsieur Desandes : « Ah non ! j'avais pas le temps ». Madame et Monsieur Pagel racontent leur organisation :

« Madame : Oh bah j'y allais toute seule souvent

Monsieur : Oh elle y allait toute seule.

Madame : J'y allais toute seule, parce que pendant ce temps où il travaillait, moi je faisais mes courses la journée, et quand il revenait le soir, les courses étaient faites. Parce que moi je ne

travaillais que le matin. J'embauchais à 6h je finissais à 12h30, et l'après-midi j'allais faire mes courses, et mes courses étaient faites pour la semaine. »

Mme et M. Pagel, 71 et 74 ans, ancienne ouvrière, ancien employé, marié-es

Pour les trois couples dont l'homme était en charge des achats, la contrainte horaire due à un emploi du temps très chargé est systématiquement évoquée :

« Je travaillais beaucoup. On fait pas 35h, j'ai fait 70h. Alors donc, j'avais pas le temps. Et mon mari, comme il avait du temps libre, c'est lui qui faisait des courses. Et puis c'était un cuisinier, si j'achetais, ça n'allait jamais ! Donc, il se débrouillait tout seul. »

Mme Bonnefous, 79 ans, ancienne artisane, responsabilité associative, veuve

Pour treize ménages, l'approvisionnement n'est pas l'apanage d'un·e seul·e des deux membres. Pour autant, les organisations et répartitions de cette tâche relèvent aussi de processus normatifs genrés. Les besoins en produit du quotidien découlent d'autres activités domestiques. Hormis pour trois ménages, où les trois hommes cuisinent pour le couple, les femmes rencontrées sont toutes en charge des repas. Elles déterminent les ingrédients nécessaires. La rédaction de la liste des courses avec les produits nécessaires, les besoins en produits ménagers, les quantités et les marques est assurée par les femmes. En parallèle, certaines activités domestiques sont davantage assignées aux hommes : les réparations, l'entretien des véhicules, de l'extérieur. La consommation qui en découle est alors principalement à leur charge. Elle reste cependant plus exceptionnelle.

Par ailleurs des distinctions peuvent être faites au sein même des activités domestiques. Monsieur Laborie explique ainsi la répartition des achats effectués en magasin entre sa femme et lui :

« Ben, je vais vous dire, on a pris des habitudes quand on s'est marié. Et puis on est en retraite, mais on les a gardées. [...] Tout ce qui est lessive, ces choses-là, c'est mon épouse. Et puis, ce qui est proprement nourriture c'est moi. »

M. Laborie, 73 ans, ancien cadre, marié

Les produits correspondent à des activités domestiques différentes. Les produits ménagers : lessive et « ces choses-là » se rapportent à l'entretien du linge et de la maison. Les activités ménagères peu valorisées, assignées aux femmes, sont celles dont la prise en charge est la moins égalitaire au sein des couples (Ben Salah *et al.*, 2017).

Parmi les treize ménages dont les deux membres prennent part à l'approvisionnement, cinq déclarent se rendre ensemble jusqu'aux différents commerces depuis leur mariage. Toutefois, leur organisation n'est pas l'aboutissement d'une réflexion sur une répartition égalitaire des tâches, mais relève d'une contrainte : la femme ne dispose pas du permis de conduire. Les entretiens transcrivent la nécessité de se rendre à deux aux grandes et moyennes surfaces dont l'accès est exclusivement automobile. Madame Parlier souligne le fait que son mari n'a pas le choix :

« Donc il m’y amène par la force des choses, parce que je ne conduis pas. »

Mme Parlier, 73 ans, ancienne ouvrière, mariée

Ces cinq femmes évoquent ainsi cette même nécessité d’être « amenées » ; « emmenées » ; « conduites » ; « accompagnées » par leur mari aux différents points d’approvisionnement. Rares sont celles qui parlent de réaliser une activité ensemble, ou utilisent le terme de partage. La responsabilité étant principalement féminine, leurs maris ont uniquement un rôle de conducteur pour les femmes qui n’ont jamais eu le permis de conduire. Certains, pouvant rester à l’intérieur de la voiture durant l’achat des produits. Ces situations où les déplacements pour achats sont réalisés conjointement traduisent la dépendance des femmes en leur mari pour être mobiles en voiture. Pour un couple, le fait de faire des courses ensemble s’explique par la jalousie du mari qui ne souhaite pas que sa femme sorte seule.

2.1.3. *La retraite : un prolongement des pratiques ou une remise en cause de l’organisation établie*

L’arrêt de l’activité professionnelle et l’arrivée à la retraite des deux membres du ménage opèrent un bouleversement des emplois du temps. L’approvisionnement des couples s’organise alors selon de nouvelles modalités et s’intègre davantage aux programmes d’activités des hommes. Parmi les couples rencontrés, ceux dont la femme reste toujours en charge exclusive de l’approvisionnement deviennent minoritaires. Seuls huit ménages ont continué cette répartition unilatérale des achats sur les 28 mentionnés dans la partie précédente. La forte appropriation (Chabaud-Rychter *et al.*, 1985) de l’activité chez les femmes se maintient en vieillissant. L’emploi des déterminants possessifs « ma » ; « mes » pour parler des courses souligne bien le rapport qu’elles entretiennent avec l’activité de s’approvisionner. Certaines femmes rencontrées énoncent ainsi que leurs pratiques découlent des habitudes prises tout au long de la vie. Après avoir mentionné l’activité professionnelle de leur époux pour justifier leur prise en charge exclusive des courses, elles expliquent la continuité de leurs pratiques par le fait qu’elles ont toujours procédé de cette manière. D’autres explicitent davantage ce qu’elles considèrent être de leur ressort. La socialisation genrée aux pratiques d’approvisionnement est intégrée par les femmes qui en font leur responsabilité, et ce, indépendamment de l’âge. :

« Madame : C’est plus du domaine de la femme, d’ailleurs. Sauf si l’homme est cuisinier. Comme notre ancien voisin et ami. Il était cuisinier.

Monsieur : Mais lui, il faisait les courses tout seul, elle ne faisait jamais les courses. »

Mme et M. Talmon, 82 et 87 ans, au foyer, ancien cadre, marié-es

La mise en lumière du prolongement de l’assignation de l’approvisionnement aux femmes âgées intègre parfaitement l’idée d’une « poursuite de l’ordre sexué » (Voléry, 2013, p. 95) au sein duquel les femmes tiennent le rôle de responsable de l’espace domestique.

Interrogées par une personne plus jeune qu'elles, plusieurs femmes s'attardent sur la nature des questions posées et leur donnent une dimension générationnelle. Elles argumentent alors qu'elles appartiennent à une génération où les tâches domestiques étaient « une affaire de femmes » et où la répartition des activités domestiques dans le couple n'était pas remise en cause. Le passage de la vie active à la retraite n'a ainsi aucune incidence sur leur organisation. Pour Madame Chauveau la prise en charge d'une partie du travail domestique par les hommes est un fait nouveau d'une génération plus jeune.

« Mais votre génération justement, c'est ça qui est intéressant, ce n'est pas du tout pareil, votre génération, moi c'est encore l'autre génération d'avant. Les hommes étaient pas comme les hommes de maintenant. Maintenant les hommes font les mêmes choses que les femmes. À peu près, hein. »

Mme Chauveau, 71 ans, ancienne employée, mariée

Madame Chauveau s'est toujours occupée de l'approvisionnement du ménage parce que pour « sa génération », l'activité lui était attribuée. Son mari s'occupait dès lors des tâches considérées comme plus *masculines*. Voléry (2013) considère ainsi que, pour ces femmes, le fait de conserver la charge du travail domestique constitue une résistance à une image de « laisser aller » associée au vieillissement, un maintien de son identité.

En parallèle, plusieurs hommes rencontrés énoncent ne pas être compétents pour réaliser cette tâche. Leur « stratégie du mauvais élève » (Kaufmann, 1992) passe par la déclaration d'une méconnaissance des prix pratiqués, des besoins des produits à acheter ainsi que leur emplacement dans les rayons. Leur ignorance les *empêche* alors de réaliser des achats qu'ils préfèrent déléguer à leur femme. Plus généralement, ils ne se sentent pas concernés par le sujet. Le refus de nombreux hommes contactés pour participer à l'enquête suggérait déjà un intérêt moindre pour les courses ou les achats (chapitre 2.2.). À la suite d'une question sur les courses du quotidien, Monsieur Rivet, jusqu'alors plus bavard que son épouse s'adresse à elle :

« Ah ben les courses alimentaires, c'est toi que ça concerne, moi je ne sais pas ».

M. Rivet, 81 ans, ancien cadre, marié

Monsieur Rivet ne se sent pas responsable de l'approvisionnement du ménage, ni durant sa vie active, ni maintenant. Il ne se trouve pas compétent ni concerné pour répondre aux questions. Le désintérêt du mari de Madame Mesnier s'apparente davantage à un refus de prendre part dans cette activité :

« Oh oh non ! Mon mari ! Alors là ! Il ne faut pas lui parler de courses. »

Mme Mesnier, 78 ans, ancienne employée, mariée

Chez les ménages dont les hommes étaient principalement en charge des achats durant la vie active, le prolongement des pratiques est moins présent. Aucun des trois hommes n'assume seul

l'approvisionnement du ménage au moment des entretiens. La répartition des activités domestiques fondée sur les activités professionnelles et la plus grosse charge horaire de l'emploi des femmes a donc été repensée lorsque ces activités ont cessé. Madame Bonnefous dont les mots ont été reportés plus haut déclare que « Maintenant, [elle] travaille pas, [elle a] tout [son] temps ». Leur organisation ne relève pas des mêmes mécanismes qui ont conduit les femmes à endosser ces responsabilités. Tout comme la grande majorité des personnes rencontrées, la retraite a conduit à une restructuration des pratiques entre les membres du couple.

2.1.4. *Différentes modalités d'organisation à deux et partage des étapes de l'itinéraire d'approvisionnement*

L'appropriation des courses par les femmes, combinée à un désintérêt marqué pour cette activité de la part des hommes reste toujours très ancrée. Toutefois, nous observons que le vieillissement peut correspondre à une phase propice à une répartition plus égalitaire en ce qui concerne l'approvisionnement. Ainsi, au moment de l'entretien, 20 ménages rencontrés dont la femme était la seule à s'occuper des achats annoncent avoir repensé et restructuré ensemble leurs pratiques au moment de l'entrée dans la retraite. Réparti entre les deux membres d'un couple, l'approvisionnement peut s'organiser de nombreuses façons. Certains couples réalisent toutes les étapes de l'itinéraire de l'approvisionnement ensemble lorsque d'autres se répartissent les tâches. Un couple, par exemple, a décidé de redéfinir les responsabilités de chacun et chacune après avoir mené une réflexion sur une répartition plus équilibrée des tâches. Madame Apolinar a été en charge des courses durant toute leur vie à deux. Elle s'en décharge alors partiellement et laisse son mari se rendre dans les commerces pour y effectuer des achats.

« Enquêtrice : Vous y allez tous les deux ?

Madame : Alors maintenant non, c'est mon mari qui fait les courses, des courses alimentaires. C'est mon mari qui fait les courses. Je lui fais la liste de courses et il fait les courses. C'est son travail depuis qu'on est retraité. Dans le temps, c'était moi, j'allais au marché, j'allais au marché, j'allais au marché en ville, avant qu'on habite ici, j'allais au marché presque à pied. [...] Disons que c'est un partage du travail. [...] Finalement, c'est parce que moi, je fais la cuisine alors lui fait les courses, c'est plutôt ça. »

Mme Apolinar, 74 ans, ancienne cadre, mariée

Madame estime qu'après s'être chargée de l'approvisionnement du ménage et des repas durant la vie active, il fallait désormais un rééquilibrage. Elle cuisine pour le couple et son mari fait les courses. Pour autant la plus grande participation masculine ne gomme pas la différenciation genrée dans la manière de réaliser cette activité, comme nous allons l'observer.

Un partage de l'approvisionnement peut se faire au niveau des produits, chaque personne du ménage étant responsable d'une partie des achats. Il peut être aléatoire, pendant une période,

Madame Apolinar disait « déchirer la liste [des courses] par deux ». L'approvisionnement peut également se faire séparément, les deux membres du couple se rendant dans des points d'approvisionnement différents selon des temporalités indépendantes. C'est le cas pour Monsieur et Madame Bonneville qui n'apprécient ni l'une ni l'autre de se rendre dans les commerces, Madame Bonneville raconte leur fonctionnement :

« Enquêtrice : Et vous y allez tous les deux ?

Madame : Oh non, non, non, non, non. Personne n'aime, alors on fait à pile ou face !

Enquêtrice : Ah, c'est vrai ?

Madame : Non, pile ou face je rigole. C'est celui qui est le plus disponible. Mais non. »

Mme Bonneville, 71 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

À l'inverse, plusieurs couples adoptent un partage, selon leur expertise particulière, attribuant les produits à l'une et à l'autre. Les Talmon expliquent ainsi ce découpage :

« Madame : Moi, je m'occupe de la charcuterie, des légumes, du poisson, la boucherie.

Enquêtrice : Et vous ?

Monsieur : C'est plus les fromages, fromage, yaourt, les œufs, les choses comme ça. »

Mme et M. Talmon, 82 et 87 ans, travail au foyer, ancien cadre, marié-es

Leurs *expertises produits* sont segmentées, chaque membre du couple développe des connaissances dans un domaine particulier. Nous observons une plus grande participation des hommes et notamment des maris à l'activité d'approvisionnement du ménage, sous différentes formes. Malgré cet investissement plus important, des différenciations genrées se prolongent en vieillissant.

2.2. Une différenciation genrée des pratiques qui se perpétue avec l'avancée en âge

2.2.1. Une conception genrée des achats « plaisir »

Les hommes s'investissant davantage et prenant à leur charge une partie de l'approvisionnement à la vieillesse ne calquent pas leurs pratiques sur celles jusqu'alors épousées par leurs femmes. Ils sont nombreux à faire de cette activité un plaisir en se rendant dans différents points d'approvisionnement appréciés. Interrogés sur leur organisation avant la retraite, plusieurs ménages ont distingué les achats réalisés durant la semaine par les femmes principalement, ou en vacances et les week-ends avec la participation des maris⁶². Madame Blampey était en charge des courses lorsqu'elle et son mari travaillaient. Ce dernier ne s'en souciait pas, « ou alors en vacances. Par contre, en vacances, c'est lui qui faisait les courses ». Le même procédé se retrouve chez Madame et

⁶² Les courses des maris les weekends sont également mises en lumière par Rémy & Rémy (2012).

Monsieur Talmon. Les jours où Monsieur Talmon prenait part à l'activité durant leur vie active, c'était pendant les week-ends :

« Quand je travaillais, même quand tu travaillais, c'est toi qui faisais les courses. C'est rare, si ça nous est arrivé quelques fois, d'y aller le samedi, mais c'était rare quand même. »

M. Talmon, 87 ans, ancien cadre, marié

Après la retraite, les messieurs semblent ainsi avoir étendu leurs pratiques adoptées les week-ends et en vacances à l'ensemble de l'année. Nous observons alors que le privilège de nombreux hommes de pouvoir faire des courses une activité de loisir (Perrot, 2009 ; Rémy & Rémy, 2012) reste bien présent à la vieillesse. Nous avons lu dans le chapitre 3 la plus grande place accordée aux achats dans la mobilité quotidienne. Au grand âge, les personnes sont plus nombreuses à considérer les sorties dans différents points d'approvisionnement comme une activité récréative. Nous observons tout de même des distinctions entre les lieux privilégiés par les hommes nouvellement en charge d'une partie des achats, et ceux fréquentés par les femmes. Ces nouveaux consommateurs se construisent un univers d'approvisionnement qu'ils apprécient. L'organisation de Monsieur Bonjean, retraité, et son épouse, en activité professionnelle, illustre cette idée⁶³. Monsieur Bonjean a un univers d'approvisionnement étendu et diversifié. Il achète sa viande dans « les fermes autour ». Pour les légumes, lui et sa femme cultivent un jardin et des voisines leur en donnent. Il compte également parmi les clients de la tournée du boucher ambulant et du Cabas. Tous les jeudis, il prend son pain dans un petit fournil, « Ça fait toujours des moments de rencontres, des... C'est toujours les mêmes habitués qui viennent. » De son côté, sa femme s'arrête au supermarché à la périphérie de Limoges lorsqu'elle rentre du travail. Les points d'approvisionnement de Monsieur Bonjean sont choisis parce qu'ils lui sont agréables. Il associe ces achats à un plaisir lorsque sa femme est en charge des courses en grande surface considérées comme une corvée par une majorité (Moati, 2013, Brousse *et al.*, 2015).

Chez de nombreuses femmes rencontrées, une partie de l'approvisionnement peut également s'apparenter à une activité de loisir. C'est notamment le cas lorsqu'elles se rendent dans les structures appréciées et mettent leurs pratiques au service d'une consommation engagée. À la lumière de la composition de la force bénévole travaillant au sein des deux associations que sont l'Amap d'Arc-sur-Tille et l'épicerie associative du CABAS à Saint-Bonnet-Briance (chapitre 4.3.) nous pouvons supposer un plus grand engagement des femmes pour des formes

⁶³ Les écarts d'âge entre les couples impliquent un départ à la retraite du mari parfois plusieurs années avant la femme. Il aurait été intéressant d'observer plus en profondeur les organisations adoptées durant cette période où la femme travaille et son mari a cessé son activité professionnelle. Malheureusement, Monsieur Bonjean est la seule personne de l'enquête à se trouver dans cette situation.

d'approvisionnement saines et durables par rapport à celui des hommes. La quasi-totalité des personnes investies dans ces deux structures associatives est des femmes. Nous observons également que les discours militants en faveur des modèles alimentaires en circuit court, sont majoritairement prononcés par les femmes. De même, la volonté de soutenir les producteurs locaux et de s'orienter vers une consommation plus éthique est davantage partagée parmi les femmes de l'enquête. Cette hypothèse est renforcée par la recherche menée par Lorenzini et Rosset (2023) sur l'influence du genre sur l'engagement pour des causes environnementales. Leur étude au sein de la population des senior·es suisses, âgée de 64 ans et plus, met en avant un plus fort engagement des femmes par rapport à celui des hommes. Elles sont plus nombreuses à déclarer être fortement préoccupées par les enjeux climatiques, et en conséquence « les femmes sont plus nombreuses à réduire leur consommation que les hommes » (*ibid*, p. 85). La distinction genrée de l'attitude envers l'environnement relevée dans la littérature (Zelezny *et al.*, 2000) se prolonge ainsi à la vieillesse.

2.2.2. *Une participation des conjoints pour pallier les difficultés de leurs compagnes*

Chez plusieurs ménages, l'investissement récent des maris se construit de manière moins volontaire, mais comme une réponse aux difficultés de leur épouse à réaliser une tâche qui leur était assignée. Une majorité des femmes mariées énoncent que la participation de leur mari progresse à mesure qu'elles ressentent des douleurs ou une fatigue aux différentes étapes de l'itinéraire d'approvisionnement. Madame Pagel, qui a de lourdes difficultés de motricité et ne peut pas se déplacer seule sur plus de quelques mètres, a désormais besoin de son mari pour faire les courses :

« Ah ben s'il m'aidait pas, c'est pas la peine. Là, je peux m'asseoir dans un coin et puis ne plus bouger du tout, parce que... Moi je ne peux pas, pas tout faire, hein ! »

Mme Pagel, 71 ans, ancienne ouvrière, mariée

Les maris n'ayant jamais eu en charge l'approvisionnement du ménage commencent ainsi à accompagner leurs femmes dans différents magasins pour apporter leur aide pour : repérer les produits dans les rayons, porter les choses lourdes, garder l'équilibre. Depuis un an, Madame et Monsieur Cuvilier font leurs achats ensemble, ils en expliquent la raison :

« Monsieur : Je pense que c'est pour pousser le chariot surtout.

Madame : Non, mais ça ne va pas ? »

Mme et M. Cuvilier, 73 et 77 ans, ancien·nes employé·es, marié·es

Le nouvel aménagement entre les membres du couple correspond, dans ces situations, à une compensation de difficultés rencontrées par la personne qui en avait principalement la charge. Atteinte de DMLA, la vue de Madame Richoux se dégrade rapidement et la limite dans ses actes du quotidien. Depuis un an, son mari la rejoint pour réaliser ensemble l'itinéraire

d'approvisionnement. Devant les rayons des magasins, il devient ses yeux pour choisir les bons produits et il conduit pour se rendre dans les différents points d'approvisionnement. Sur toutes les étapes de l'itinéraire, celle du déplacement apparaît être la plus contrariée. Nous avons observé de plus grandes difficultés pour les femmes plus âgées à marcher et à conduire. Ainsi, les femmes, plus nombreuses à avoir renoncé à conduire, sollicitent leur mari pour se rendre dans différents points d'approvisionnement, déplacement qu'elles avaient jusqu'alors toujours réalisé seules. Madame Blanchon a renoncé à conduire depuis 5 ans. Depuis, elle et son mari se rendent ensemble au supermarché.

« Enquêtrice : Et avant d'arrêter de conduire, vous y alliez aussi tous les deux ?

Madame : Ah non, c'est moi qui y allais. »

Mme Blanchon, 70 ans, ancienne profession intermédiaire, mariée

Pour d'autres, comme Madame et Monsieur Seillier, l'ensemble de l'approvisionnement est nouvellement pris en charge par le mari.

« Monsieur : Alors fût une époque, où c'était ma femme qui s'en occupait.

Madame : ah oui, mais là, maintenant, comme j'ai un problème avec un œil,

Monsieur : elle allait tous les mercredis.

Madame : alors maintenant, par précaution, je ne conduis plus.

[...]

Madame : Donc pour les courses, on a changé de façon de faire. »

M. et Mme Seillier, 81 et 79 ans, ancien employé, au foyer et ancienne employée, marié-es

Pour faire face aux difficultés pouvant survenir avec l'âge, les couples adaptent leur organisation pour s'approvisionner et trouvent ensemble des stratégies pour contourner ces obstacles.

2.2.3. *Les vieilles femmes conservent néanmoins toujours la charge organisationnelle*

Malgré une participation masculine plus importante à la vieillesse, la charge organisationnelle reste en grande majorité assurée par les femmes des couples mariés. Nombreuses sont celles qui, malgré des troubles physiques, cognitifs ou sensoriels, adaptent leurs pratiques pour assurer la gestion de l'approvisionnement tout en s'organisant avec leurs maris. Ces derniers deviennent alors des exécutants avec qui il faut composer. Pour celles ayant renoncé à conduire, leurs maris leur permettent d'accéder aux différents points d'approvisionnement. Leur rôle dans l'itinéraire d'approvisionnement se borne à celui de conducteur, pouvant rester dans la voiture lors des achats. Certains, novices dans cette activité, ont récemment commencé à prendre en charge seuls une partie des courses en magasin. Ils respectent alors les consignes de leurs épouses qui prennent le soin en amont du déplacement, d'établir une liste des produits à acheter.

Les outils numériques servent de support à cette division de l'itinéraire d'approvisionnement. Le mari de Madame Apolinar, depuis leur retraite, se rend seul dans les commerces et suit la liste que

sa femme a préalablement rédigée. Grâce à son téléphone portable, il peut contacter Madame Apolinar, restée au domicile. Il utilise la caméra afin d'obtenir la confirmation auprès de son épouse que les produits choisis correspondent bien à ceux souhaités.

L'exemple du drive a été mentionné à plusieurs reprises. Trois femmes effectuent leurs achats en ligne, depuis la table ou le fauteuil, et « envoient » leur mari chercher le panier. Cette stratégie, leur permet de maintenir le contrôle des produits achetés tout en s'économisant l'effort exigé d'une mobilité contraignante en magasin. Deux d'entre elles souffrent de lourds troubles de motricité, à l'image de Madame Palomo qui ne peut plus se déplacer seule. Son mari rencontre également quelques gênes pour marcher. Elle a donc décidé de commander au drive :

« Depuis qu'il avait été opéré de la hanche en 2016, je me suis mise au drive, donc je commande, voilà. Euh, pour Internet, ça va. Et c'est lui qui va le chercher, donc on lui met dans son coffre. [...] Mon mari il me disait quel jour il voulait y aller tout ça. »

Mme Palomo, 78 ans, ancienne employée, mariée

Elle réalise seule la commande en ligne, choisit les produits souhaités et paie sur Internet. Son mari peut alors se rendre le jour de la livraison au lieu du drive pour récupérer les provisions. Madame Palomo garde la charge organisationnelle de l'approvisionnement tout en s'assurant que son mari soit disponible pour récupérer les achats. La division de l'itinéraire d'approvisionnement permise par les services de drive entre les membres des couples âgés est similaire aux pratiques adoptées par des ménages plus jeunes observées dans la thèse de Pernot (2021). La part prise en charge par les maris correspond aux étapes de l'itinéraire d'approvisionnement, associées davantage aux normes masculines, à savoir conduire, porter les sacs, pousser le chariot, sortir des produits du coffre de la voiture. Nous retrouvons alors une « participation physique de l'homme (alors que la dépense est plus cognitive chez la femme) que l'on retrouve également dans l'étape suivante du déballage, rangement et stockage » (Rémy & Rémy, 2012).

3. Le couple âgé : entre maintien de l'autonomie du couple et la gestion de nouvelles contraintes

Le réagencement de l'activité de l'approvisionnement au sein des couples prend diverses formes. La participation des hommes plus âgés progresse avec l'avancée en âge, mais les femmes conservent en grande majorité la responsabilité des courses du quotidien et de la charge organisationnelle de l'activité. Les stratégies à deux s'adaptent aux difficultés particulières de chaque membre pour pouvoir faire face ensemble aux transformations de leur accessibilité aux commerces. Le maintien de leur autonomie repose ainsi sur ces deux personnes qui peuvent se compléter, se relayer, se remplacer pour les différentes étapes de l'itinéraire d'approvisionnement.

3.1. Des stratégies d'adaptation à deux pour rester autonome ensemble

La nouvelle répartition des tâches observée pour faire face aux difficultés permet ainsi de conserver un équilibre et de prolonger les pratiques d'approvisionnement. Ce que l'une des personnes a du mal à réaliser, l'autre peut prendre le relais. Bien sûr, cette complémentarité est loin d'être spécifique à la vieillesse et est valable pour les couples à tout âge. Mais elle change de nature lorsque le couple vieillit et devient, dans certains cas, essentielle pour prolonger leur autonomie. Ce qui relevait d'une organisation *pratique* d'un couple lors de la vie active devient une condition nécessaire pour pouvoir vieillir à domicile. Les deux personnes observent à la fois leur vieillissement et le vieillissement de leur partenaire.

3.1.1. Une plus grande complémentarité dans le couple

Les difficultés que chacun et chacune rencontrent peuvent être très différentes. Le fait de réaliser l'intégralité de l'itinéraire d'approvisionnement ensemble permet de détailler chaque étape et de solliciter les capacités adaptées d'une des personnes pour une action particulière. Ainsi conduire peut dans certaines situations exiger les connaissances et savoir-faire des deux conjoints. Madame Martinache a renoncé à conduire à cause de vertiges prononcés. Elle explique qu'elle accompagne toujours son mari en voiture. Il a besoin d'elle pour lire les panneaux. Elle est attentive à la route et indique les directions à prendre, si bien qu'elle énonce :

« Alors voilà, mon mari, il faut dire, il a eu un AVC, donc il a toujours un petit peu de séquelles de quelque chose. Et puis là, quand il conduit, ce n'est pas lui qui conduit, c'est moi qui conduis. »

Mme Martinache, 78 ans, ancienne employée, mariée

Les conditions de santé de chacune des personnes d'un mariage peuvent se dégrader rapidement et selon des temporalités différentes. Des opérations, les visites à l'hôpital peuvent être de plus en plus fréquentes. Ainsi l'organisation au sein des couples n'est pas immuable. Les tactiques adoptées sont repensées constamment et reposent sur les capacités des deux personnes à l'instant t. Reprenons l'exemple de Madame Martinache et son mari, qui ont toujours eu l'habitude de réaliser leurs achats ensemble. Son mari, conducteur du ménage depuis quelques années, les emmenait aux différents points d'approvisionnement. La semaine précédant l'entretien, un médecin leur apprend que la vue de Monsieur Martinache est trop diminuée pour qu'il continue de conduire. Il doit se faire opérer des yeux dans les prochains jours. En l'absence de solution de mobilité alternative à l'automobile, Madame Martinache annonce qu'elle est contrainte de reprendre le volant, malgré ses vertiges. L'organisation du ménage est fluide et s'adapte à chaque instant selon la personne ayant le moins de difficultés pour le faire. La crise sanitaire fut également une phase de réorganisation temporaire. Durant la période où une seule personne par ménage était autorisée à rentrer à

l'intérieur des supermarchés, un arbitrage a été effectué pour décider de qui était la personne la moins « à risque » du couple. Au vu des problèmes de santé de Monsieur Curiel, Madame Curiel s'est chargée de l'approvisionnement jusqu'alors principalement assuré par son mari.

Être ensemble lors des déplacements, ou au sein des commerces permet à la fois de se soutenir, mais également de se rassurer. Le ou la partenaire arrive en renfort de celui ou celle qui jusque-là réalisait seul·e une partie de l'approvisionnement. Cet accompagnement permet alors le prolongement des pratiques, de continuer d'être mobile, et de maintenir les sorties à destination des lieux appréciés. Le mari de Madame Rembaud apprécie faire certains achats qu'il a l'habitude de réaliser seul depuis quelques années. Depuis plusieurs jours, Madame Rembaud commence à se joindre à lui :

« C'est pour ça que je vais avec lui parce que, ben il est obligé de s'arrêter en plein milieu de l'allée, parce qu'il peut plus respirer quoi. Et le fait qu'il manque d'oxygène, il peut plus avancer les jambes. »

Mme Rembaud, 67 ans, ancienne artisane, mariée

Accompagné de sa femme, Monsieur Rembaud peut maintenir ses pratiques d'approvisionnement. Pour Monsieur et Madame Riblet, le fait d'être à deux permet en effet de se soutenir, mais également de se rassurer :

« Et bien pour certaines choses oui. Parce que j'ai toujours peur qu'elle tombe. Il faut très peu de choses par terre. Une goutte d'eau, si elle met le talon dessus, elle est par terre. Donc, quand je la tiens un peu des fois je tombe avec ! [...] Je suis toujours inquiet quand je ne suis pas avec elle, qu'elle est partie, je suis inquiet. »

M. Riblet, 77 ans, ancien cadre, marié

3.1.2. Une nouvelle organisation à deux au service de l'indépendance du couple

La complémentarité dans l'entité formée par le couple permet de faire face aux difficultés sans solliciter d'aide extérieure. Le couple garde une liberté sur les horaires, les lieux, la nature des commerces fréquentés ainsi que les produits voulus. Ainsi, le fait de renoncer à conduire ne remet pas en cause un vieillissement à domicile si le ou la partenaire peut le faire. Madame Neuville, qui s'occupe seule de l'approvisionnement du ménage n'a pas eu besoin de solliciter l'aide de ses enfants ou de ses proches, à la suite de ses opérations :

« Lorsque j'ai été opérée de la cataracte, il était venu [au supermarché], il est venu. Bon, il faut quand même... Et puis je m'étais cassé le poignet, il était bien obligé de venir pour pousser le caddie. Mais enfin, j'étais avec lui. »

Mme Neuville, 77 ans, ancienne agricultrice, mariée

Pour la grande majorité des personnes rencontrées, ce soutien se met en place afin de faire face aux difficultés d'une personne ensemble pour prolonger l'autonomie du couple. La participation

aux courses de son mari devient une nécessité pour Madame Neuville, si le ménage veut continuer de s'approvisionner sans aide extérieure.

Un parallèle avec un principe de « vases communicants » (Campéon, Mallon, 2014) est possible. Les auteur·rices définissent un principe selon lequel « la responsabilité perdue » par une personne atteinte de la maladie d'Alzheimer est « gagnée par l'aidant, qui à terme est amené non seulement à penser, mais également agir pour deux » (*ibid*, p. 265). Dans notre recherche, l'aidant est le conjoint ou la conjointe d'une personne ne pouvant plus assurer une partie de l'itinéraire de l'approvisionnement. Ce que l'une n'est plus en mesure de continuer, l'autre personne du couple le prend en charge. Deux exceptions dérogent à ce rééquilibrage. C'est le cas de Madame Mesnier qui évoque une période d'immobilité suivant son opération. Son mari refuse de se rendre dans les commerces, elle demande alors à une amie ou sa belle-fille. Le cas inverse où la femme refuserait d'accompagner ou de réaliser une partie des achats jusque-là prise en charge par un mari temporairement indisposé à le faire n'a pas été rencontré. C'est également le cas d'une amie de Monsieur Blanco qui préfère se rendre à Super U avec ce dernier plutôt qu'avec son mari.

Se faire accompagner ou déléguer le déplacement à son ou sa partenaire permet de préserver les capacités de dire. En rédigeant une liste, en envoyant leur conjoint·e vers des points d'approvisionnement particuliers, les personnes rencontrées font le choix des lieux et des produits qu'elles souhaitent se procurer. La complémentarité du couple et le soutien mutuel permettent de réaliser l'ensemble des étapes de l'itinéraire d'approvisionnement et ainsi maintenir ses capacités de faire. Pour reprendre l'exemple de Madame Martinache et son mari, l'un·e comme l'autre ne pourrait plus conduire seul·e. À deux, les déplacements en voiture sont toujours possibles.

3.2. Le nouveau partage de la charge : entre soulagement et sentiment de culpabilité pour les femmes

3.2.1. *La mise à contribution du mari pour se défaire de contraintes spatiales et temporelles*

Nous l'avons observé, la responsabilité de l'approvisionnement est largement intégrée par toutes les femmes rencontrées. La « place symbolique gratifiante » (Rémy & Rémy, 2012, p.374) attribuée aux femmes lorsqu'elles s'occupent des courses peut alors se renforcer en vieillissant, rendant plus difficile le *sacrifice* d'une délégation. Les résultats de cette enquête de terrain permettent de nuancer ces propos. Si pour certaines, déléguer les achats est un renoncement douloureux, pour d'autres cela représente une libération. Chez celles qui expriment le peu d'attrait qu'elles ont pour l'approvisionnement, l'appropriation de cette activité domestique est tout aussi présente.

Cependant, elles profitent de la vieillesse comme une opportunité de négocier une nouvelle organisation avec leur conjoint. Madame Chauveau s'exprime ainsi lors de l'entretien :

« Bien que je n'aime pas aller en courses. Mais ça fait rien, parce que mon mari, maintenant qu'il est retraité, il a pris l'habitude d'y aller un petit peu pour moi, mais... Je ne suis pas trop facile. Enfin, il sait que je sais ce que je veux. Donc bon, il s'habitue. »

Mme Chauveau, 71 ans, ancienne employée, mariée

Les mots de Madame Chauveau signifient bien qu'elle considère que la tâche lui revient. Son mari, lui, le fait « pour elle ». Les difficultés pour conduire, ou réaliser certaines tâches deviennent alors une excuse valable pour se défaire de cette contrainte. Madame Seillier exprime un soulagement à l'idée de ne plus être en charge de l'intégralité de l'itinéraire d'approvisionnement :

« Parce que comme j'ai la chance d'avoir mon mari, il peut faire les courses à ma place ! »

Mme Seillier, 79 ans, au foyer et ancienne employée, mariée

Pour ces deux exemples, si le mari prend désormais part à l'activité, toutes les étapes de l'itinéraire d'approvisionnement ne sont pas déléguées.

3.2.2. Des renoncements partiels induits par une nouvelle organisation qui ne soit pas trop lourde pour les hommes

Les nouveaux rôles de conducteurs, livreurs, soutiens sont souvent incarnés par les hommes lorsque leurs épouses ne peuvent plus assumer seules cette charge. L'approvisionnement du couple repose alors sur l'investissement des maris dans une tâche qui socialement ne leur est pas attribuée. Il transparaît des entretiens que la partie de l'itinéraire prise en charge par les hommes dépend de leur bonne volonté. Laissons Madame Chauveau nous en parler :

« Ah non, mais attention, ça reste un homme. Un homme d'ancienne génération. Ah bah non ! "Tiens chéri, demain matin, on va en ville !" Ah bah non ! Il bricole tout le temps. Il fait tout un tas de choses. Donc il va dire s'il est libre ou pas, si on peut y aller ou pas. Ah ben, faut pas rêver. C'est pas mon petit boy, hein ?! Non, mais en général, voilà, il m'emmène, mais... C'est un homme. Tout va très bien, à condition... Déjà, il rigole quand je dis ça. Je dis : les hommes sont très gentils, moi le mien est très gentil, à condition, et il y en a plein qui sont comme ça, à condition qu'on fasse ce qu'ils veulent quand ils veulent, comme ils veulent. »

Mme Chauveau, 71 ans, ancienne employée, mariée

Et parce que ça ne devrait pas être aux maris de le faire, les épouses adaptent leurs pratiques pour les soulager au maximum. Par exemple, Madame Palomo passe du temps en ligne pour effectuer sa commande au drive pour que son mari « n'ait plus qu'à » aller chercher les produits. Les commerces sont moins diversifiés et l'univers d'approvisionnement se restreint. Madame Chauveau souhaite diminuer ses déplacements vers les commerces et éviter à son mari de consacrer trop de temps à l'approvisionnement :

« En ce moment, je n'en fais pas beaucoup, mais je suis drive aussi parce que c'est plus pratique. [...] Alors voilà, j'y passe quand même pas mal de temps je trouve à commander, mais ça m'évite de... Comme ça, mon mari y va, et moi, j'ai pas à y aller. »

Mme Chauveau, 71 ans, ancienne employée, mariée

Madame Chauveau délègue une partie de l'approvisionnement à son mari et l'envoie chercher sa commande. Si ce dernier prend part à l'approvisionnement, la charge que représente cette activité et qui est attendue de lui est moindre par rapport à celle qui était imposée à sa femme quand elle réalisait cette même tâche. Lorsqu'elle était plus mobile, son univers d'approvisionnement était plus étendu et elle pouvait se rendre seule aux différents points. Elle ne délègue à son mari que l'acheminement des produits, quitte à passer beaucoup de temps à réaliser la commande, pour ne pas que lui passe trop de temps dans les commerces.

L'accompagnement des maris conducteurs sur l'itinéraire entraîne bien souvent une réduction de la diversité des points d'approvisionnement et du temps dédié à l'activité. Afin de ne pas surcharger les hommes en leur imposant une activité qui leur serait désagréable, plus d'une dizaine de femmes annoncent désormais se dépêcher dans les commerces depuis qu'ils les accompagnent. Depuis que le mari de Madame Cuvilier se joint à elle, elle raconte faire ses achats plus vite :

« Madame : Ah maintenant peu plus, mais jusqu'à l'année dernière, euh... Il commence à se bouger maintenant.

Monsieur : Bah moi, j'aime pas trop, j'aime pas beaucoup trainer dans ces magasins, c'est vrai.

Madame : Ah c'est vrai, faut que ça aille vite lui.

Monsieur : Et si j'y vais, il faut que ça aille très vite. Si je vais par exemple à Sup', pas à Super U, à Géant Casino. 10 minutes après, faut que je sois sorti, un quart d'heure.

Madame : Donc il prend la clef parce que c'est moi qui conduis la plupart du temps. Alors il prend la clef de voiture et il va attendre dans la voiture.

Monsieur : Non, des fois, je pousse le chariot.

Madame : Ah oui, mais là, là, c'est que t'as pris sur toi ou que je t'ai dit ça va aller vite. »

Mme et M. Cuvilier, 73 et 77 ans, ancien-nes employé-es, marié-es

L'exemple de l'amie de Monsieur Blanco illustre également cette volonté de ne pas déranger un mari pressé. Son mari n'appréciant pas l'attendre devant le supermarché toutes les semaines, elle préfère demander à Monsieur Blanco de l'y emmener.

Il s'opère alors une nouvelle transformation de la nature de l'activité. Dans les points d'approvisionnement qui étaient fréquentés comme des lieux de sociabilité, les interactions sociales diminuent. Des courses effectuées par plaisir chez certaines femmes deviennent alors un temps à optimiser. Elles sont plusieurs à déclarer ne plus pouvoir flâner, discuter, échanger et fouiller dans les commerces en présence de leur mari, à l'instar de Madame Riblet.

« Bah, euh, non, j'aimerais mieux les faire moi-même. D'abord ça me permettrait peut-être de flâner un peu plus, parce qu'avec mon mari, c'est un peu, on file : tchiouc ! On va à ce qu'on a besoin. Une femme elle aime bien mettre son nez, fouiner un peu. »

Mme Riblet, 73 ans, ancienne cadre, mariée

En se faisant accompagner par son mari, Madame Riblet renonce au caractère récréatif de l'approvisionnement. Au-delà d'une plus grande liberté du choix des lieux d'achats et horaires de déplacements, dépendants du mari, faire des achats seule, c'est également passer du temps pour soi, consacré à une activité de loisir.

3.2.3. *L'intervention des époux conduit à un sentiment de culpabilité, renforcé par le vieillissement*

Certaines femmes rencontrant des troubles physiques ont l'impression de faire peser sur leur mari la charge de certaines étapes de l'itinéraire d'approvisionnement. Elles développent alors un sentiment de culpabilité. Elles observent en parallèle de leur vieillissement, l'état de santé de leur conjoint se dégrader. Le nouvel équilibre trouvé est alors fragile. La culpabilité ressentie se traduit dans les discours par des qualificatifs mélioratifs de l'époux aidant. Elles sont chanceuses d'avoir des maris « gentil[s] comme tout » qui les amènent dans les différents points d'approvisionnement. Cette culpabilité se ressent dans les mots prononcés par Madame Cuvilier qui « coince » son mari qui l'accompagne :

« Donc là, il était peut-être un peu coincé quoi, pour m'accompagner. Parce que pour aller d'un côté ou d'un autre, j'en ai pour au moins deux heures, que j'aïlle d'un côté ou d'un autre, avec les trajets. »

Mme Cuvilier, 73 ans, ancienne employée, mariée

Les réflexions sont menées à une échelle plus large que celle de l'activité de s'approvisionner et s'étendent à l'ensemble des activités du quotidien. Les femmes dont les conditions de santé se détériorent sollicitent leur époux pour d'autres tâches que celles des courses. En règle générale, la plus grande partie du travail domestique est prise en charge par la personne du couple étant dans de meilleures conditions de santé. Elles se sentent d'autant plus coupables que leur conjoint les aide pour toutes les autres activités domestiques qui leur étaient jusqu'alors assignées. Madame Palomo ne veut pas surcharger son mari, qui, avec une aide-ménagère, gère à « sa place », le linge ou le ménage. Commander au drive est une façon de soulager Monsieur Palomo, qui lui aussi, vieillit et ressent une plus grande fatigue. Nous pouvons rapprocher cette forme de culpabilité de celle ressentie par les mères de plus jeunes enfants lorsqu'elles délèguent des activités domestiques (Gilow, 2020) car elles ont l'impression de faillir à leur responsabilité (Elvin-Nowak, 1999). Ce sentiment de culpabilité ne disparaît pas en vieillissant. Au contraire, nos observations comme les travaux de Voléry (2013) soutiennent l'idée d'un sentiment de redevabilité des femmes mariées envers les personnes de leur entourage, leur conjoint dans le cadre de la thèse, qui apportent une aide à la réalisation d'une tâche relevant du travail ménager.

3.2.4. *L'autocensure des épouses pour rendre tenable un équilibre fragile*

Dans le cadre de cette enquête, plusieurs formes de renoncements de la part des femmes rencontrées ont été observées à l'aune de leur culpabilité. Certaines renoncent à des déplacements pour achat, à se rendre dans des lieux d'approvisionnement, à des produits particuliers afin d'alléger le poids imposé à leurs maris. Leurs univers d'approvisionnement se restreignent alors aux produits nécessaires au quotidien. Elles cessent les sorties pour achat associées à une activité récréative. Le besoin de s'approvisionner motive un déplacement jusqu'au supermarché. En revanche, déambuler sur le marché le dimanche matin ne relève pas d'une nécessité et ne justifie pas d'imposer au mari des contraintes supplémentaires. Elles estiment ne pas être en droit de demander à leur conjoint de les accompagner et faire des achats si ces achats ne correspondent pas à un besoin.

« Madame : Ah oui, j'aimais bien la rue, la rue du Consulat, rue du Clocher. Bien sûr, tout ça. J'allais toujours aux Halles, chez D., là, qui sont en train de fermer. J'aimais bien, j'aimais bien les magasins de Limoges, mais il y a bien longtemps que je n'y suis pas allée, hein. C'est comme ça maintenant.

Enquêtrice : Là pour vous, ce serait plus, plus très pratique ?

Madame : C'est pas ça, mais ça m'embête de faire pousser le fauteuil à mon mari, ça le fatigue. Alors je trouverais, un petit jeune en le payant pour me pousser, pour aller voir quelque chose. Ce serait bien quoi. Mais dans nos connaissances, y'a pas de petit jeune, je peux pas. »

Mme Palomo, 78 ans, ancienne employée, mariée

On comprend ainsi que flâner dans les rues de Dijon, faire du shopping, associé à une activité de loisir, n'est pas une justification suffisante pour imposer à son mari de la pousser en fauteuil. Madame Richoux, qui dépend de la conduite de son mari depuis que sa vue décline, lui demande ainsi de l'accompagner au supermarché. Elle a renoncé à se rendre aux foires des villages alentours, qu'elle chérit pourtant. Ces points d'approvisionnement représentent pour elle des lieux de sociabilité importants, mais ils ne sont pas nécessaires aux besoins du quotidien.

Par ailleurs, solliciter une aide extérieure ou commander un taxi ne peut être envisagé dans la mesure où leurs maris pourraient conduire. Madame Palomo « [ne] prend un taxi à [ses] frais, mais [son] mari, puisqu'il peut le faire c'est pas la peine. » Elles déclarent ainsi que si elles énonçaient leur envie d'être mobile, leur mari pourrait les accompagner, les conduire. Ils ne comprendraient alors pas le choix de se tourner vers d'autres solutions de mobilité. Or, ces femmes, ne souhaitant pas être une charge pour leur conjoint, n'imposent pas une mobilité contraignante qu'elles jugent superflue. Elles se privent alors de sorties agréables pour préserver l'équilibre établi avec leur mari et sur lequel reposent parfois les conditions d'un vieillissement à domicile.

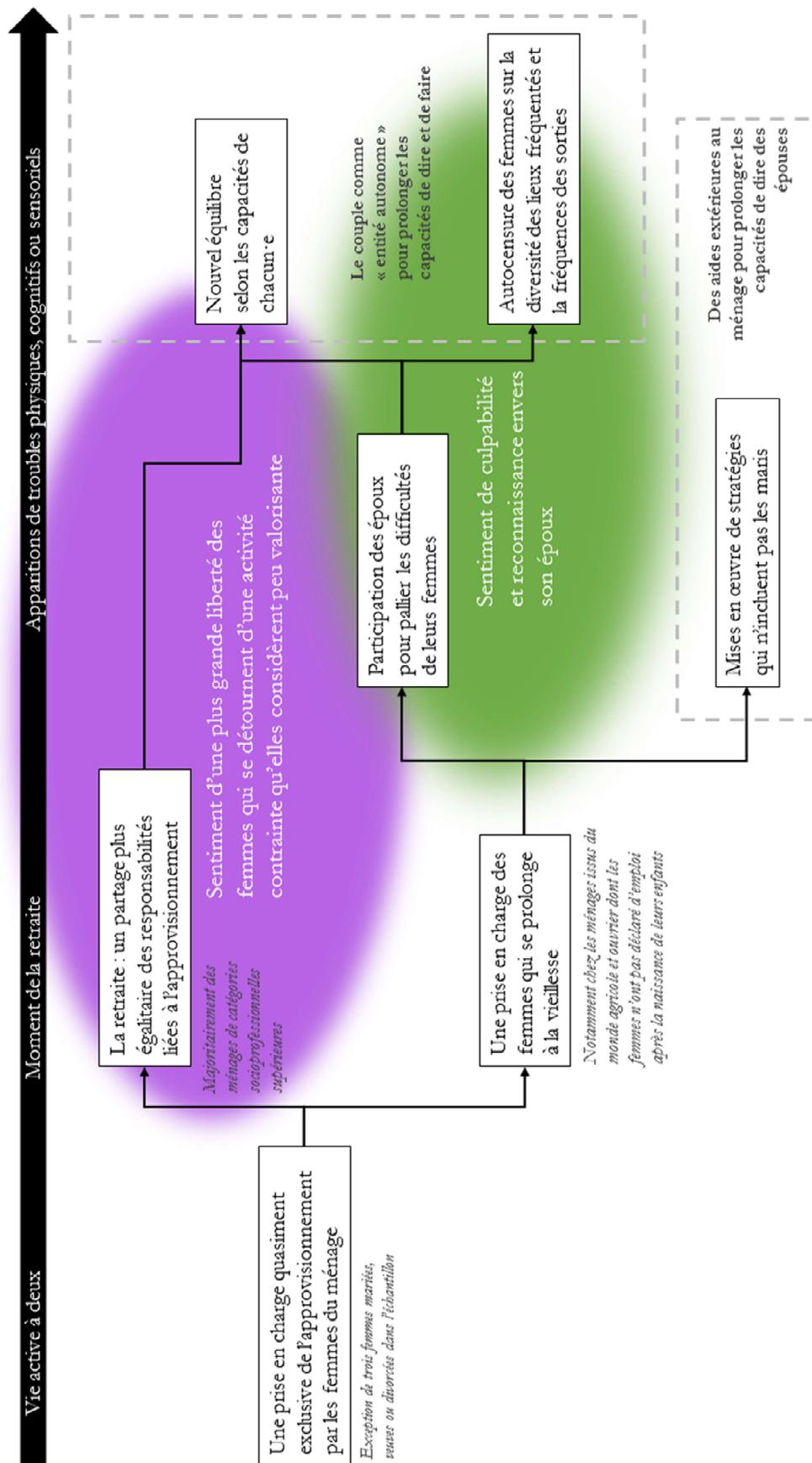
Conclusion du chapitre 7

Le chapitre 7 met en évidence les inégalités de genre face aux possibilités de s'adapter au vieillissement des personnes et aux transformations des conditions d'accès aux commerces. Les femmes sont plus précocement concernées par des difficultés à réaliser certaines étapes de l'itinéraire d'approvisionnement que les hommes. De plus, leurs conditions socio-économiques héritent de décisions prises à une période et dans un contexte socio-culturel différent : une époque où la place des femmes dans le marché du travail était plus faible, où l'accès au permis de conduire leur était plus restreint, sur des territoires alors moins dépendants de l'automobile.

Dans ces territoires peu denses, la mobilité du travail domestique réalisée en grande majorité par les femmes peut être repensée en vieillissant. Au sein des couples vieillissants, des réorganisations hétérogènes sont mises en œuvre. La Figure 17 éclaire sur ces différentes stratégies adoptées pour prolonger un approvisionnement autonome.

Les femmes qui s'affranchissent des déplacements contraints profitent alors du temps dégagé pour s'investir dans des activités choisies, des responsabilités associatives ou des loisirs. Elles correspondraient à la catégorie des retraitées périurbaines identifiées par Aragau (2019). Cependant, elles ne concernent qu'une partie des femmes de l'enquête : celles ne rencontrant aucun trouble physique et cognitif et disposant du permis de conduire. Pour de nombreuses femmes de ces espaces peu denses, nous observons un renforcement de l'assignation à domicile et d'une plus grande immobilité. L'avancée en âge accentue la différenciation genrée des pratiques spatiales dans les espaces périurbains qui se traduit par une « rétraction de l'espace de vie » des femmes (Dodier, 2012, p. 163, cité par Rougé, 2018). Les inégalités entre les femmes et les hommes lors de la vie active, notamment au sein des couples mariés, peuvent alors s'amplifier en vieillissant. En effet, la dépendance à l'automobile pour pouvoir s'approvisionner se traduit en une dépendance des femmes en leur mari lorsque celles-ci ne disposent pas du permis de conduire. Elles se retrouvent alors captives ne pouvant profiter de la vie locale « que par l'intermédiaire de son mari » (Rougé, 2018, p. 159). Ces situations renforcent alors les rapports de domination au sein desquels les femmes se retrouvent soumises à la bonne volonté de leur mari pour pouvoir être mobile. Après le décès de leur mari, cette mobilité sous condition, disparaît du champ des possibles. Les femmes veuves ne conduisant pas ou plus sont renvoyées à leurs conditions de femmes tournées vers le foyer pour qui les sorties vers l'extérieur sont très fortement contrariées. Ainsi, pour que le veuvage chez les femmes ne correspondant pas à une perte brutale de ressources, il convient d'adopter un plus grand équilibre au sein du couple tout au long de la vie. Notons tout de même ici que des stratégies sont mises en œuvre par ces dernières pour s'affranchir de la dépendance à leur mari, en trouvant d'autres personnes conductrices dans leur entourage notamment (chapitre 4.2.).

Figure 17 : Évolutions de l'organisation entre les femmes et les hommes d'un ménage pour s'approvisionner avec l'avancée en âge



Réalisation de l'auteur, 2024.

Finalement, il ressort des entretiens que les discours *virilistes* des maris disparaissent lorsque les conditions de santé de leurs femmes se dégradent fortement. Ils prennent alors part à toutes les tâches jusqu'alors attribuées à leur épouse pour faire face ensemble aux difficultés du couple.

Conclusion de la thèse

Les chapitres précédents fournissent des enseignements sur les diverses stratégies mises en œuvre par les personnes pour s'adapter à leur vieillissement et aux transformations de leur environnement extérieur. Ils mettent en avant les différentes contraintes imposées aux personnes pouvant remettre en cause leurs pratiques d'approvisionnement et plus généralement leur vieillissement à domicile. Certaines transformations, en effet, compromettent l'autonomie des personnes dans leur choix de moyens de déplacement, de lieux d'achats, de mode de consommation ou encore de produits consommés. Affectant de manière différenciée les résidents et résidentes d'un même territoire, les évolutions de l'offre commerciale ou de transport entraînent une reconfiguration de l'ensemble des pratiques d'approvisionnement dont certaines étapes peuvent être difficiles à franchir. Nous proposons, dans ce chapitre conclusif, une relecture des résultats empiriques à l'aune de la perte et de la prise d'autonomie en vieillissant, exprimée à travers les capacités de dire et de faire. Relatif à chaque personne, nous montrerons que le maintien d'un approvisionnement autonome peut prendre des formes variées et se traduit différemment entre les individus. Ainsi, réfléchir à un environnement qui pourrait favoriser le maintien de l'autonomie en vieillissant passe par des solutions plurielles.

Dans une première partie, nous exposons les principaux résultats de ce travail de recherche au regard des objectifs initialement posés. Les différentes conceptions et formes d'expression de l'autonomie sont discutées dans une deuxième partie, analysées à travers la notion d'approvisionnement autonome. Enfin, la dernière partie de la conclusion propose diverses pistes de réflexion sur des orientations possibles qui pourraient être apportées localement afin d'élargir les capacités des personnes qui souhaitent vieillir à domicile. En considérant l'autonomie pour s'approvisionner à travers des capacités de dire et de faire, un environnement *capacitant* pourrait soutenir les capacités des personnes et leur permettre d'élargir leurs possibilités d'approvisionnement.

1. Documenter la diversité des stratégies employées pour s'adapter à l'expérience du vieillissement dans les espaces peu denses

L'un des principaux atouts de cette thèse tient dans la richesse du matériau empirique. La diversité des expériences vécues et des points de vue recueillis au cours des entretiens met en lumière une pluralité de changements qui ont eu un effet sur les pratiques d'approvisionnement des personnes vieillissantes ainsi que les diverses stratégies mises en œuvre pour s'adapter.

Diversité des changements auxquels les personnes sont confrontées et diversité des stratégies retenues en retour

Nous avons observé à de multiples reprises que la modification légère d'un service commercial ou des conditions de mobilité, *a priori* anecdotique pour une personne plus jeune et valide, pouvait bouleverser l'ensemble des pratiques d'approvisionnement et remettre en cause l'autonomie dans le cas des personnes âgées. Un des résultats de cette thèse est de souligner la forte influence des changements dans l'environnement extérieur sur le maintien de l'autonomie pour s'approvisionner. Les résultats confirment l'intérêt des théories de la conception du handicap (Blanc, 2023 ; Fougeyrollas & Roy, 1996). En effet, pour plusieurs personnes rencontrées sur le terrain, ne plus être en capacité de se rendre seule dans un commerce ne provient pas de l'apparition de troubles physiques ou cognitifs associés à l'avancée en âge, mais de la disparition d'une offre accessible à pied ou en transports collectifs. L'incapacité à s'approvisionner seule est ainsi une conséquence, non seulement d'une évolution individuelle, mais d'un environnement devenu inadapté. Ces observations illustrent bien l'importance de considérer l'adéquation de l'environnement extérieur des personnes avec leurs caractéristiques individuelles pour penser l'accessibilité (Escuriet, 2020 ; Larrouy, 2011 ; Rapegno & Popescu, 2020).

En ce sens, la dématérialisation de certains services de paiement et la digitalisation de la vente en ligne correspondent dans certains cas à une perte d'accessibilité due à la disparition d'une possibilité jusque-là opérationnelle pour faire des achats. Les alternatives numériques, pourtant pensées comme un substitut à la présence physique des services avec un·e interlocuteur·rice humain·e, peuvent conduire à une perte d'autonomie pour s'approvisionner. Cette idée se retrouve également dans d'autres domaines du quotidien. Par exemple, la digitalisation des services publics peut entraîner également une perte d'autonomie pour la réalisation des démarches administratives (Aouici & Gallou, 2023). Les Maisons France Service⁶⁴ commencent à être sollicitées par les personnes plus âgées comme des relais sur le territoire pour l'accompagnement des démarches administratives publiques en ligne. Elles ne répondent cependant pas aux demandes en dehors de ce champ, notamment la réservation de billets de train ou les achats sur internet. Parallèlement, l'érosion de la structure commerciale locale correspond pour les personnes moins mobiles à une perte d'accessibilité par un allongement des distances à parcourir pour rejoindre le commerce le plus proche et la nécessité de se déplacer en voiture. Sur ce point aussi, nos observations rejoignent des recherches antérieures menées dans le contexte des espaces peu denses, notamment en milieu

⁶⁴ Depuis 4 ans, 2 700 guichets labélisés « France Services » ont été créés dans une volonté de rapprocher les services publics de la population (notamment dans les territoires ruraux). Ils proposent un accompagnement dans les démarches administratives de différents services de l'État. Source : <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/france-services>, consulté le 14 juin 2024.

rural (Mallon, 2010 ; Simard, 2021). Ces deux recherches évoquent particulièrement l'effritement de l'offre commerciale sur les territoires de résidence des personnes et l'éloignement des services. Durant notre enquête de terrain, les personnes rencontrées mentionnent également l'apparition de nombreuses formes d'approvisionnement appréciées depuis ces dix, cinq, deux dernières années. Parmi elles, la vente directe sur les lieux de production que ce soit de l'élevage ou du maraîchage, les drives agricoles ou encore les Amap constituent de nouvelles opportunités locales pour s'approvisionner. Ces dernières sont perçues positivement par les personnes qui en font l'usage et qui valorisent les circuits courts.

Nous avons observé et étudié de nombreuses stratégies mises en œuvre par les personnes vieillissantes pour maintenir un approvisionnement autonome lorsque le corps et l'environnement extérieur se transforment. Nos analyses confirment et enrichissent des travaux antérieurs sur les expériences du vieillissement dans les espaces peu denses. Nous rassemblons ici ces stratégies en six grandes catégories : les stratégies fondées sur la connaissance de soi et connaissance de son environnement (1), l'acquisition de supports matériels ou de compétences nouvelles pour accompagner l'approvisionnement (2), la sollicitation de l'entourage ou du voisinage (3), l'adaptation spatiale et temporelle des univers d'approvisionnement (4), l'anticipation du vieillissement (5), et en dernier recours, un recours aux aides publiques (6). Les pratiques mises en œuvre par les personnes vieillissantes croisent diverses stratégies de ces six registres, qui se complètent et se combinent.

Des stratégies qui reposent en premier lieu sur des ressources facilement mobilisables (1 à 4)

Concernant la première catégorie de stratégies (1), les personnes vieillissantes font appel à leur grande connaissance de leur corps, de leur force, des moments de fatigue pour adapter les sorties en conséquence. Elles puisent dans les ressources territoriales, qu'elles connaissent et maîtrisent. Leur expertise du territoire permet ainsi d'adopter les itinéraires, les temporalités et les formes d'approvisionnement qui correspondent à leurs préférences et leurs besoins (choisir des lieux moins fréquentés à certains horaires ou contourner des obstacles sur la route, par exemple). Dans un second registre (2), de nouveaux supports peuvent être mobilisés afin d'augmenter ses capacités à se déplacer ou à porter. L'équipement en ordinateur ou une tablette rend possible un approvisionnement en ligne. L'acquisition de nouvelles compétences à être mobile peut passer par des formations à l'usage du numérique, ou encore la familiarisation avec des modes de déplacement qui n'étaient jusqu'alors pas empruntés. L'importance de l'entourage comme aide à la mobilité, bien présente dans la littérature qui traite de la mobilité des personnes âgées (Hanson & Hildebrand,

2011 ; Mallon, 2010 ; Mondou & Violier, 2010 ; Morel-Brochet & Rougé, 2017 ; Simard, 2021) se retrouve également dans notre enquête (3). Les membres de la famille, les ami·es ou le voisinage conduisent, accompagnent la déambulation dans les magasins, effectuent des commandes en ligne à la demande de leur proche, réalisent l'ensemble ou une partie de l'approvisionnement. L'adoption de l'ensemble des stratégies des trois registres ci-dessus s'accompagne toujours d'une recomposition spatiale et temporelle des pratiques d'approvisionnement (4). L'espace des déplacements pour achats, la plus grande lenteur pour réaliser l'activité ou la routinisation des sorties aux horaires où l'on se sent le plus en forme, font partie des adaptations temporelles liées au vieillissement (Membrado, 2010 ; Membrado & Salord, 2009 ; Wiebe *et al.*, 2018 ; Wiebe & Séguin, 2019a). Les recompositions spatiales des pratiques adoptées par les personnes âgées dépendent de leurs capacités à se déplacer qui évoluent avec le territoire. Les personnes plus âgées adaptent leurs points d'approvisionnement selon l'apparition de troubles cognitifs ou physiques, pour marcher ou conduire et à la mutation de l'offre commerciale. Nous observons, pour une part importante des personnes rencontrées, une prise de distance avec les magasins ou marchés des centres-villes. Les grandes surfaces en périphérie de ville et les plus petites centralités urbaines revêtent alors de nouveaux attraits pour les personnes vieillissantes. Les premières sont appréciées pour leur facilité d'accès en voiture, les centres commerciaux proposant un lieu unique pour se procurer l'ensemble des produits souhaités. Les secondes présentent un cadre jugé plus agréable permettant d'éviter l'abondance d'individu, et d'informations à assimiler. Cette abondance d'informations dans les grandes centralités urbaines provient en effet d'une multiplication des lieux d'achats potentiels, des diverses règles (de circulation routière et piétonne, de stationnement) et des normes (telles que la vitesse de marche). Ces caractéristiques sont autant d'informations que les personnes doivent traiter et analyser. Ainsi, avec l'avancée en âge, le bourg le plus proche prend une place considérable dans certains programmes d'activités, le supermarché présent devenant le lieu le plus fréquenté chez plusieurs personnes rencontrées. Ces considérations rejoignent celles mises en évidence dans des recherches antérieures sur l'évolution de la mobilité en vieillissant dans les espaces périurbains (Berger *et al.*, 2010 ; Lord *et al.*, 2009a ; Lord & Luxembourg, 2007 ; Morel-Brochet & Rougé, 2017) et ruraux (Escuriat, 2020 ; Simard, 2021). Notre thèse se distingue des précédentes recherches dans la mesure où elle intègre la mobilité virtuelle des personnes plus âgées et la manière dont leur consommation sur internet se combine aux autres pratiques spatiales d'approvisionnement. Nous observons ainsi que les univers peuvent être élargis par des formes d'achats en ligne et que ces formes d'approvisionnement permettent de prolonger un approvisionnement autonome. Certains commerces devenus inaccessibles physiquement sont abandonnés pour se tourner vers des sites de ventes proposant la livraison à domicile ou le drive.

L'ensemble de ces recompositions spatiales et temporelles peuvent être analysées sous l'angle de la déprise dans la mesure où certains lieux d'approvisionnement sont délaissés au profit de formes plus accessibles. Toutefois les stratégies adoptées par les personnes vieillissantes ne peuvent être comprises uniquement à l'aune du processus de déprise. L'engagement des personnes sur le territoire pour augmenter leur accessibilité et celles des autres résident·es témoigne des capacités d'agir des personnes, sous des formes variées. Nous relevons ainsi un ensemble de situations d'entraide sur les multiples étapes de l'itinéraire d'approvisionnement, comme un engagement solidaire (Mallon & Gucher, 2007) envers des voisin·es et ami·es âgé·es. La consommation engagée (Dubuisson-Quellier, 2009) observée chez de nombreuses personnes, traduit une volonté des personnes d'agir sur le territoire afin d'en faire un espace adapté à leurs aspirations, leurs visions du monde et leurs besoins en matière d'approvisionnement. Le fait de s'engager localement pour le maintien de points d'approvisionnement locaux ne répond pas seulement à la nostalgie d'une époque désormais révolue où la commune de résidence était plus vivante commercialement. De nombreuses personnes, soucieuses des enjeux économiques, environnementaux et sociaux actuels de leur territoire, adoptent un univers d'approvisionnement qui répond à ces enjeux. Le fait d'adhérer à une Amap, se fournir directement auprès des producteurs, à la ferme ou en drive agricole constitue une réponse aux enjeux environnementaux identifiés par les personnes. Et d'une certaine manière, ces pratiques constituent des formes d'anticipation du vieillissement.

Des postures divergentes face à l'anticipation (5)

L'anticipation comme stratégie d'adaptation aux changements pour maintenir un approvisionnement autonome revêt un caractère particulier. Nous souhaitons ainsi exposer les différentes postures des personnes vieillissantes quant au fait d'anticiper des difficultés à venir. Indépendamment de leur âge, toutes les personnes rencontrées sont conscientes que leurs pratiques d'approvisionnement actuelles devront être adaptées en vieillissant. Sans s'étendre sur le caractère non durable dans le temps de leurs modalités d'approvisionnement, elles sous-entendent, aux détours d'expressions particulières, qu'elles savent qu'elles n'auront pas d'autre choix que de renoncer à certaines pratiques le moment venu. La grande majorité des entretiens contiennent de brèves allusions témoignant de la conscience quant à l'existence d'un tel horizon temporel, où il faudra faire autrement : « mais le jour où » ; « tant qu'on peut » ; « on peut encore le faire » ; « quand on ne conduira plus » ; « à l'avenir quand on [ne] pourra pas aller faire les courses » ; « tant que ça peut aller comme ça » ; « jusque maintenant » ; « je ne pourrais pas toujours les faire » ; « pour le moment » ; « il arrivera peut-être un jour où » ; « il arrive un moment » ; « quand on pourra plus ». Le vieillissement est un fait dont toutes et tous ont conscience de même que les conséquences biologiques de

l'avancée vers le grand âge. Chacun·e réalise que les pratiques du présent sont inscrites dans un horizon temporel restreint et devront évoluer dans le futur au gré des « nouveautés » qu'engendre le vieillissement. Certaines personnes anticipent les contraintes à venir, qu'il s'agisse de difficultés à conduire ou à marcher, dès qu'elles perçoivent les premiers signes avant-coureurs, comme le déclin de la vue ou une tendance à se fatiguer plus vite et plus grandement. Elles évoquent alors les multiples options plus ou moins préparées, en anticipation, pour « quand on pourra plus ». Pour d'autres, en revanche, plus nombreuses parmi les personnes rencontrées, le sujet d'une projection dans le futur est écarté des discussions. Ces personnes ne souhaitent pas aujourd'hui penser à un avenir plus contraint. Dans la réflexion de Dumas (2012) sur le vieillissement, l'anticipation est placée comme clef de négociation de la perte d'autonomie, notamment pour ce qui concerne l'anticipation de l'arrêt de la conduite automobile (Meissonnier, 2022). Le fait de prévoir son renoncement à conduire peut être considéré comme une stratégie d'adaptation pertinente au regard de l'objectif du maintien à domicile le plus longtemps possible. Les personnes qui anticipent semblent capables d'envisager sereinement la question de l'évolution de leurs pratiques de mobilité en réponse à la diminution anticipée de leurs capacités. Différentes formes d'anticipation révèlent des capacités de faire et de dire.

Ainsi, parmi les stratégies mises en œuvre, celles visant à maintenir une offre commerciale locale représentent une forme d'anticipation. Certaines pratiques sont adoptées dans le but de pérenniser des modes d'approvisionnement valorisés, accessibles à pied ou livrant à domicile. Que ce soit à travers une fidélité aux producteurs locaux, aux marchand·es ambuland·es ou en s'investissant dans des associations telles que les Amap ou épiceries solidaires, les personnes engagées participent de la construction d'un territoire adapté au vieillissement et à leur vieillissement. Elles garantissent alors une meilleure accessibilité aux commerces pour l'ensemble des résident·es. En s'investissant aujourd'hui, elles proposent des solutions pour prolonger leur autonomie lorsqu'elles seront plus âgées et dépendront davantage de l'environnement local et de l'offre de proximité. En ce sens les stratégies employées contribuent à produire l'environnement, en prévision de leur vieillissement à venir.

S'agissant des difficultés à conduire, la prévision d'un scénario de relocalisation vers des territoires à meilleure accessibilité piétonne est un autre exemple de stratégie d'adaptation par anticipation. L'exemple de stratégies de Madame Buteau et son mari, propriétaires de trois logements, illustre parfaitement cette anticipation du futur lorsqu'elle mentionne une relocalisation proche des équipements commerciaux et des services de santé. Madame Izzi suit une trajectoire similaire. Le jour de l'entretien, elle avait commencé à faire ses cartons en projection de son déménagement : elle quitte son lieu de résidence, une commune très peu dense à 20 km de Dijon, pour s'installer

dans un appartement du centre-ville dijonnais. Son nouveau cadre de vie lui fournit une proximité avec les aménités et une offre commerciale qu'elle pourra rejoindre à pied. La dépendance à l'automobile est d'autant plus mal vécue par Madame Izzi au moment où on se rencontre que son fils, avec qui elle vit, s'est fait retirer son permis de conduire et qu'elle doit donc le voiturier pour l'ensemble des déplacements qu'il doit réaliser. Sa relocalisation dans un espace urbain plus dense correspond à une volonté de s'affranchir du poids de la dépendance à l'automobile qui prend plus d'ampleur en vieillissant. Déménager lui permet ainsi de conserver une autonomie, en substituant un cadre de vie où elle et son fils pourront adopter une mobilité piétonne à un cadre de vie où l'on ne peut rien faire sans automobile. Pour ces personnes qui anticipent et qui se préparent, la complication annoncée de la conduite automobile n'est alors plus ressentie comme une perte de capacité à venir dans la mesure où les pratiques d'approvisionnement adoptées en amont garantissent une bonne accessibilité commerciale piétonne plus tard.

Chez d'autres personnes, a contrario, la projection dans un futur plus ou moins lointain où les capacités physiques, sensorielles et cognitives auront décliné est absente des discours. La possibilité d'une perte d'autonomie, bien que jamais introduite de manière frontale dans les entretiens, est un sujet sensible que certaines personnes préfèrent éviter. Face à l'éventualité d'une démotorisation possible dans le futur plus ou moins proche, plusieurs personnes rencontrées déclarent qu'elles ne souhaitent ni renoncer à la conduite, ni même la raréfier, ni aujourd'hui ni dans le futur proche. La récurrence dans les discours de formules telles que « on avisera au bon moment » - propos de Madame Bonneville – illustre bien la volonté de prolonger le plus longtemps possible le statu quo et de préserver les pratiques d'approvisionnement actuelles « tant qu'on peut ». Pour autant, la posture de ces personnes qui n'anticipent pas aujourd'hui n'en demeure pas moins réfléchie et l'éviction du sujet de l'anticipation se décline en deux registres de discours différents. Une partie des positionnements adoptés face à l'anticipation suggère que, pour certaines personnes vieillissantes, le fait d'anticiper est entendu comme une adaptation dès aujourd'hui, des pratiques d'approvisionnement. Dans l'esprit de ces personnes, une révision des pratiques par sens de l'anticipation reviendrait, à ce stade, à se priver inutilement d'une liberté de mouvement et de choix dont elles peuvent encore pleinement bénéficier. De nombreuses personnes ne souhaitent pas se restreindre dès aujourd'hui, que ce soit dans leurs déplacements ou sur la diversité des formes d'approvisionnement, pour se préparer à un futur qui reste, par ailleurs, imprévisible. C'est l'avis de Madame Blaque quand elle dit qu'elle ne va pas modifier ses pratiques simplement parce qu'elle est plus âgée, alors qu'elle ne ressent pas de difficulté nouvelle, car « [elle n'a] pas plus peur [de conduire] qu'il y a cinq, six ans ». L'adaptation se fera plus tard, en temps et en heure, quand il n'y aura pas moyen de faire autrement.

Dans un second registre de discours, la posture de non-anticipation va plus loin, et s'exprime par une volonté de ne pas réfléchir ni de penser au futur. Les personnes concernées s'en remettent à l'incertitude de « l'avenir » pour leurs conditions de vieillissement à venir. Elles l'expriment à travers différentes formulations telles que « l'avenir nous le dira ». La discussion entre Monsieur et Madame Rivet, âgés respectivement de 81 et 80 ans, est illustrative sur ce point. Si le couple mentionne un futur sans automobile, il préfère cependant ne pas trop y penser aujourd'hui, il préfère « attendre que ça vienne » sans y « avoir réfléchi ». Les deux époux ont conscience qu'un jour des difficultés surviendront, « mais y'a rien de prévu pour faire autrement. ». Certaines personnes suggèrent qu'elles ne souhaitent pas être tenues pour responsables aujourd'hui de ce qui leur arrivera lorsqu'elles seront plus vieilles. Ainsi, la volonté de vivre sa vie, de manière spontanée, c'est-à-dire en accordant une priorité au présent est partagée par de nombreuses personnes rencontrées. Si une partie d'entre elles l'exprime en creux par le fait de ne pas se projeter, d'autres l'affirment plus franchement et manifestent un souhait de vivre au jour le jour. La proximité temporelle des personnes plus âgées avec une période de leur vie où elles rencontreront des difficultés pour s'approvisionner n'est pas ressentie comme une raison qui conduit à une obligation d'anticipation. À l'inverse, elle est bien davantage analysée comme une raison qui justifie une vision de la vie portée par une logique de « profiter du moment présent » tant qu'il est possible de maintenir ses pratiques qu'on apprécie. Monsieur Blampey est celui qui porte le plus explicitement cette revendication ; « Qu'est-ce que vous voulez qu'on y fasse ? On ne va pas, on va pas anticiper, c'est non ! Moi, je pars du principe qu'il faut vivre un peu au jour le jour. Donc tout ce qui est pris n'est plus à prendre, moi, j'attends maintenant. ». Pour lui, l'anticipation « c'est non ». Son discours prend ses distances avec les préconisations d'une anticipation comme élément clef de la négociation de la perte d'autonomie. Tout au contraire, arrivé à un âge avancé, il souhaite vivre sans être à tout instant rappelé au fait que le moment d'apparition de plus grandes difficultés se rapproche.

Face au constat d'un nombre important de personnes âgées qui refusent l'anticipation, nous pouvons nous interroger sur la responsabilité morale des personnes plus âgées à préparer, organiser, restreindre et parfois renoncer à certaines pratiques en prévision du futur. D'un côté, l'anticipation semble être une stratégie qui permet de prolonger l'autonomie dans la mesure où les personnes effectuent elles-mêmes les choix de leurs conditions de vie future. D'un autre côté, considérer l'anticipation comme une nécessité morale chez toute personne âgée qui souhaite prolonger son autonomie reviendrait à poser que plus on avance en âge, plus on devient responsable de ce qui nous arrivera plus tard. Cette perspective s'oppose à une volonté, manifeste chez de nombreuses personnes âgées, de vivre sa vieillesse de manière plus spontanée. Ainsi, certaines personnes revendiquent une sorte de « droit à ne pas anticiper » pour vivre au jour le jour.

Se pose alors la question de savoir si la revendication de ce droit est légitime ou non. Au sein des sociétés valorisant l'autonomie, ce droit à ne pas anticiper semble être peu reconnu. Selon Blein et ses collègues (2009), « ces “pratiques de soi” que sont l'exercice et le régime alimentaire s'articulent donc autour des notions d'autonomie et de responsabilité, où l'individu est non seulement responsable de lui (de ce qu'il fait), mais aussi – et c'est plus pervers – de ce qui lui arrive » (p. 129)

Les aides publiques, une solution adoptée en dernier recours (6)

De nombreuses stratégies individuelles et collectives sont expérimentées avant d'avoir recours aux aides publiques, et, ce n'est seulement lorsque ces différentes pistes explorées se révèlent non fonctionnelles que les personnes vieillissantes ou leur entourage font appel aux aides publiques. Ces observations propres aux cas de l'approvisionnement dans le cadre de cette recherche doctorale rejoignent celles réalisées dans le cadre d'un projet de recherche sur l'accès aux soins des personnes âgées en milieu rural. La recherche menée dans le cadre de ce projet relève qu'une demande d'aides professionnelles, publiques ou privées, ne se fait qu'« en l'absence de soutien informel » (Bonnet *et al.*, 2022, p. 42). Dans notre échantillon, seules trois personnes sollicitent des aides publiques : trois femmes bénéficient de l'accompagnement d'aide-ménagère subventionné pour le travail ménager, et Monsieur Turpin est le seul à se faire livrer les repas par l'Aide à Domicile en Milieu Rural (ADMR). Les aides institutionnelles ou les services publics d'accompagnement au vieillissement sont très souvent considérés par les personnes rencontrées comme réservés à des personnes plus âgées qu'elles. D'un côté, la grande majorité des personnes rencontrées estime, en effet, ne pas en avoir besoin, que ce soit pour l'approvisionnement, et de manière plus générale pour l'ensemble de leurs activités quotidiennes. Certaines personnes l'ont exprimé au moment des confinements lorsque des municipalités ont proposé un service de livraison des courses. N'estimant pas faire partie des personnes âgées de la commune, ces personnes n'ont manifesté aucun intérêt vis-à-vis de cette proposition. De nombreuses personnes âgées de plus de 80 ans, ne déclarant que de faibles troubles physiques, cognitifs ou sensoriels, ne se sentent pas concernées (sûrement à raison) par les services d'accompagnement au vieillissement. D'un autre côté, une partie des enquêtées subissent de lourdes difficultés pour s'approvisionner sans pour autant avoir recours aux aides institutionnelles. Parmi ces dernières, nombreuses sont celles qui affichent leur volonté de ne pas être dépendantes d'un service public. Ce premier point peut être interprété comme l'intégration d'un discours normatif sur l'injonction à l'autonomie, nous reviendrons sur ce point. Une seconde piste possible pour expliquer la rareté du recours aux aides sociales est celle de l'inadéquation à plusieurs égards des aides aux besoins des personnes qui vieillissent à domicile (Capuano, 2019).

L'éligibilité à l'Allocation Personnalisée d'Autonomie (APA) se fonde sur des critères de capacité plutôt que sur les besoins des personnes vieillissantes. Dans une étude menée auprès de professionnel·les du secteur de l'aide à domicile, ces dernier·ères relèvent une inadéquation entre les critères nécessaires pour bénéficier de l'APA et les besoins de certaines personnes non éligibles aux aides (Ramos-Gorand, 2016). En effet, la grille d'évaluation employée regroupe une série d'indicateurs portant principalement sur les incapacités des personnes à réaliser des actes du quotidien. Si trois indicateurs interrogent quelques éléments sur l'habitat, la grille peine à prendre en compte les besoins et aspirations des personnes, qui ne dépendent pas uniquement des caractéristiques individuelles, mais également de l'environnement extérieur. Les changements dans l'environnement social, les évolutions de l'offre commerciale ou des services de mobilités, s'ils entraînent une perte d'accessibilité, ne déclenchent pas pour autant le droit à de nouvelles aides. Prenons l'exemple de deux femmes non-détentrices du permis de conduire, pouvant marcher sur plusieurs centaines de mètres en effectuant des pauses, mais rencontrant quelques difficultés à grimper une ou plusieurs marches et n'ayant aucune difficulté à réaliser les actions quotidiennes telles que se faire à manger, s'habiller. La première est mariée à une personne motorisée de 5 ans de moins qu'elle, résidant dans un bourg périurbain à 200 mètres de la place du marché et de la rue commerçante. La seconde est veuve depuis une année, sans enfant, résidant dans un hameau d'une commune très peu dense ne proposant aucun point d'approvisionnement. Ces deux femmes ne sont pas éligibles à l'APA et ne peuvent bénéficier d'une aide publique pour s'approvisionner. Nous imaginons pourtant que la seconde rencontre des difficultés pour s'approvisionner que ne subit pas la première. Nous l'avons observé, la perte de capacité à s'approvisionner à se rendre dans différents commerces ne provient pas uniquement de l'apparition de trouble physique en vieillissant, mais également d'une évolution de l'offre commerciale dans l'espace de proximité des personnes. Ainsi, il semble primordial de mieux intégrer cette dimension environnementale dans les services d'accompagnement du vieillissement.

Par ailleurs, même pour des personnes éligibles aux aides, les services proposés peuvent être inadaptés. Dans le cas des aides proposées par l'ADMR, les bénéficiaires peuvent être aidé·es pour différentes tâches du travail domestique sur un nombre d'heures hebdomadaires fixe. Ce volant d'heures est déterminé selon les incapacités à réaliser des activités du quotidien et non selon les besoins exprimés par les personnes. Durant le temps de travail des aides à domicile, les bénéficiaires choisissent les activités pour lesquelles elles veulent être accompagnées. Et ce choix se traduit par un arbitrage entre différents besoins, entre des tâches ménagères et l'approvisionnement, par exemple. Dans certains cas, notamment pour les personnes qui résident loin des commerces, le temps consacré aux courses peut absorber l'intégralité du temps alloué, ce qui prive la personne

d'un autre service qui peut être tout aussi nécessaire tel que s'occuper du linge ou passer l'aspirateur. Dans notre enquête, seule Madame Marquet a déjà sollicité le temps de travail de l'aide-ménagère pour faire des achats au supermarché, et cela seulement à de rares occasions. Concernant l'APA, une étude sur le non-recours à cette aide met en évidence différentes contraintes imposées par le fonctionnement du dispositif (Ramos-Gorand, 2016). Ainsi, les contraintes horaires imposées par les visites des aides à domicile (Gucher *et al.*, 2011), la présence d'une personne *étrangère* au sein du domicile, et la forte rotation des personnes intervenantes apparaissent inadaptées aux aspirations des personnes âgées⁶⁵.

Enfin, une partie de la littérature souligne que les services d'accompagnement du vieillissement, dont l'accès est conditionné par une évaluation des capacités fonctionnelles, ne permettent pas de maintenir une autonomie (Ennuyer, 2013 ; Trépied, 2020). Certains services de transport à la demande, pour lesquels le jour de la semaine, l'horaire et le lieu de destination du déplacement sont fixes, contraignent particulièrement la mobilité pour s'approvisionner. De même, les services de portages des repas ne permettent pas l'expression des préférences en matière d'alimentation. Concernant les aides à domicile, si elles peuvent accompagner les bénéficiaires pour la réalisation des courses, cette sortie est limitée en temps et en fréquence et se fait au prix d'un arbitrage entre cette activité et d'autres tâches domestiques. Selon Ennuyer (2013), la confusion dans les politiques publiques de l'accompagnement du vieillissement entre dépendance et autonomie conduit à considérer « que les personnes n'auraient plus le droit de décider de leurs façons de vivre si elles ont besoin d'être aidées dans les actes essentiels de leur vie quotidienne ! » (Ennuyer, 2013, p.146). Cette considération se retrouve dans le cas de l'approvisionnement dans la mesure où les services d'aide proposés pour pallier des capacités de faire restreignent très fortement les capacités de dire, voire les annihilent.

Des stratégies guidées par la perception des transformations à l'œuvre, elle-même influencée par les compétences, capacités et ressources (matérielles, humaines, spatiales)

Les stratégies employées pour s'adapter aux changements dans l'environnement extérieur dépendent des ressources, des compétences et des capacités des personnes, mais aussi des représentations qu'elles se font de ces changements. Nos résultats mettent en lumière le fort attachement des personnes à leur territoire et la valorisation de l'espace local. Les perceptions des transformations de l'offre commerciale ou de mobilité se construisent au regard des effets sur le

⁶⁵ Par ailleurs, la lourdeur de la démarche administrative, parfois révélée comme trop intrusive (Gucher, 2011), le poids financier restant à charge et le plafonnement de l'allocation déterminé selon une grille semblent incohérents avec les besoins réels des personnes (Ramos-Gorand, 2016).

territoire que les personnes attribuent à ces transformations. Les effets, qu'ils soient réels ou imaginés, orientent les pratiques d'approvisionnement. Si dans les discours, la disparition des commerces de la commune de résidence n'a qu'un effet mineur sur les pratiques d'approvisionnement d'une partie importante des personnes âgées, l'offre, autrefois présente, est toujours regrettée. La fermeture de magasins appréciés dans les environs du domicile signifie avant tout pour ces personnes une dévitalisation de leur territoire et provoque une inquiétude face à la perte de dynamisme de leur commune. Ces constats peuvent être mis en lien avec le sentiment d'un désengagement de l'État dans les territoires peu denses « en difficulté » relevé par Fourquet (2019). La réduction de l'ampleur des foires qui faisaient autrefois la réputation du bourg ou du village a pu participer d'une impression d'un déclasserment du territoire de résidence qui se poursuit plus tard par la disparition des services publics, qui sont « les derniers à partir, ce qui aggrave encore l'impression d'abandon » (p.47). Les structures commerciales en tant que vecteur des interactions sociales et des liens entre les résident·es, sont un support physique à l'ancrage local de la vie sociale des personnes (Chevalier, 2007). L'importance de cet ancrage influence les représentations associées à tout changement selon les effets territoriaux qui lui sont attribués par les personnes. Si les effets estimés (réels ou imaginés) d'un point ou d'une forme d'approvisionnement entrent en désaccord avec les valeurs prônées par les personnes (écologiques, économiques, politiques, ou de valorisation de l'espace local, de la lutte), l'univers d'approvisionnement pourra, dans la mesure du possible, être adopté en contournant ce point, de manière à ne pas participer à ce que les personnes considèrent être une dégradation de leur territoire ou de leur qualité de vie. En ce sens, on pourrait dire que le fait de ne pas solliciter de nouveaux modes d'approvisionnement pourtant accessibles est une forme d'expression des capacités de dire des personnes qui affirment leur refus et leur opposition à travers leurs pratiques. Cette expression de l'autonomie pour s'approvisionner témoigne de la marge de manœuvre non négligeable des personnes vieillissantes qui ne subissent pas les changements de leur environnement extérieur, mais développent une diversité de stratégies pour agir sur le cours des événements et s'adapter.

Les différentes postures face aux transformations numériques des services commerciaux et des services de mobilité sont particulièrement éclairantes sur ce point. Pour une partie des personnes âgées, le refus d'avoir recours aux achats en ligne ou aux formes dématérialisées de paiement en magasin est justifié par le fait de ne pas vouloir participer à la diffusion de la digitalisation compte tenu des conséquences perçues comme néfastes. Ces effets sont constamment étudiés et évalués par les personnes et se rapportent à des dimensions très variées, tels que l'emploi local, le chômage à l'échelle nationale, l'ambiance d'un quartier, du village, de la rue commerçante, le maintien des liens sociaux et des interactions, les modes de vie des résident·es ou la marginalisation de certains

groupes sociaux. Plus précisément, concernant cette dernière dimension, la digitalisation des services est associée pour de nombreuses personnes, à une marginalisation d'une partie de la population, notamment la plus âgée, qui ne dispose pas des compétences nécessaires pour avoir recours aux technologies numériques. Le non-usage des commandes en ligne ou le fait de ne pas solliciter une alternative numérique à un service d'achats, sont des formes d'expression du refus de contribuer à ce que certaines personnes considèrent comme une mise à l'écart de leurs aînés qui ne disposent pas des ressources pour s'adapter à la transformation numérique. La typologie de la population proposée dans le chapitre 5 éclaire l'importance des représentations liées à la digitalisation de l'offre commerciale et des services de mobilité et l'importance des compétences techniques nécessaires pour faire usage des TIC, des modes de paiement automatiques ou pour procéder à un achat en ligne.

Les compétences à être mobile (conduire, emprunter les transports publics, se repérer dans l'espace ou naviguer sur internet), les ressources individuelles et territoriales, mais également les perceptions des différentes formes d'approvisionnement sont influencées par la génération, le genre, ainsi que les trajectoires résidentielles et professionnelles. Les représentations liées aux modes de déplacements, que ce soit la voiture, le train ou les transports collectifs urbains dépendent particulièrement du genre et de la génération. Le train comme moyen de locomotion est associé à un sentiment de liberté chez les femmes et plus particulièrement les femmes de générations plus anciennes qui en ont fait un grand usage tout au long de leur vie pour effectuer des achats dans le centre-ville de l'agglomération. À l'inverse, les discours des hommes, notamment les babyboumeurs les plus jeunes, attribuent cette même liberté à l'usage de l'automobile. Les transports collectifs, TER ou transports urbains, sont pour eux une entrave à leur volonté de flexibilité à la fois spatiale et temporelle. Une lecture des possibilités de maintenir un approvisionnement autonome et des stratégies mises en œuvre sous l'angle des capacités révèle des inégalités entre les personnes rencontrées. Notre recherche relève que les personnes ayant occupé des statuts socioprofessionnels supérieurs, disposant de plus hauts revenus économiques et ayant résidé dans différents contextes spatiaux, notamment urbains, disposent de capacités plus importantes pour être mobile à la fois sur le territoire et en ligne. Ces compétences mobilisées permettent de disposer d'une plus grande diversité de lieux et de modes d'approvisionnement possiblement accessibles. Les personnes de classes sociales supérieures disposent ainsi de plus grandes facilités à conserver un univers d'approvisionnement étendu spatialement et diversifié. Les personnes ayant toujours vécu ou presque au sein de la même commune, souvent issues du monde ouvrier ou agricole ne disposent pas des mêmes opportunités pour adapter leurs pratiques. Leurs stratégies reposent alors davantage sur leur entourage. Dans les espaces ruraux ou en voie de périurbanisation, Gucher (2018) parle

ainsi de localisme et de familialisme, pour décrire l'enracinement local des natif·ves dans lequel toutes les ressources sont puisées pour faire face au vieillissement. Si ces dernier·ères tirent profit d'un fort capital d'autochtonie, de nombreuses personnes installées sur le tard semblent également en bénéficier. Ce capital se traduit à la fois par des ressources dont peuvent profiter les personnes intégrées dans des réseaux localisés, mais également par un engagement local, au sein des villages très peu denses (Renahy, 2010). Il permet alors en partie, de compenser de faibles capitaux économiques, en apportant des stratégies fondées sur l'entraide plutôt que de se tourner vers des solutions plus coûteuses (chapitre 6.1.). Cette recherche expose la force de l'engagement local et de ces réseaux d'entraides mêlant à la fois les natif·ves, les personnes installées au milieu de leur vie active et celles ayant emménagé pour leur retraite, sur les possibilités de maintenir un approvisionnement autonome. Dans un cadre d'analyse plus large sur le vieillissement, « l'ancrage territorial apparaît comme support essentiel des formes et du sens du vieillir. Que cette implantation soit le fruit de choix stratégiques tardifs ou d'une évidence de longue date, l'adhésion au « pays », paraît pour tous fondatrice de leur existence et de leur identité » (Gucher, 2018, p. 31)

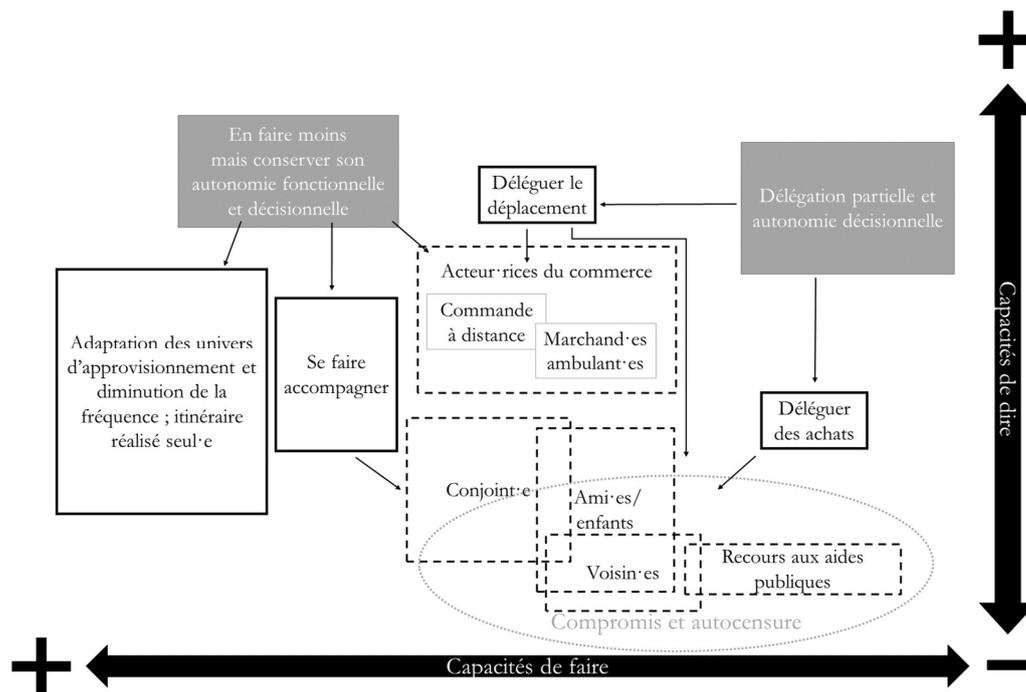
L'analyse des pratiques relève le caractère particulièrement discriminant des troubles physiques, des difficultés à conduire ou à marcher sur l'étendue et la diversification des univers d'approvisionnement. Ce point illustre ainsi des inégalités dans les possibilités de maintenir un approvisionnement autonome selon les dispositions physiques ou cognitives des personnes. Ces inégalités peuvent être atténuées lorsque le territoire propose une offre : de commerces locaux, de livraison à domicile ou de marchand·es ambulante·s.

2. Différentes expressions de l'autonomie illustrées à travers la notion d'approvisionnement autonome

Dans cette thèse, nous avons proposé la notion d'approvisionnement autonome afin de rendre compte de la diversité des stratégies mises en œuvre par les personnes plus âgées afin de s'adapter au vieillissement et aux évolutions de leur environnement. Nous avons souhaité étudier l'autonomie des personnes comme une expression des capacités. Cette approche nous permet de prendre en compte les capacités réelles des personnes à se saisir des opportunités pour s'approvisionner, en fonction de leurs caractéristiques individuelles et de leur environnement social et physique. Dans notre analyse, nous exprimons les capacités individuelles des personnes à travers les capacités de dire et de faire pour maintenir un approvisionnement autonome. L'intérêt de différencier l'expression des capacités de dire et de faire permet d'appréhender le caractère multidimensionnel et multiforme de l'autonomie. En effet, les stratégies employées témoignent alors des conceptions

différentes de ce que les personnes vieillissantes considèrent comme « être autonome ». Certaines personnes accordent plus d'importance à leur indépendance fonctionnelle et adaptent leurs univers et leurs itinéraires d'approvisionnement pour continuer de s'approvisionner seules. D'autres s'appuient sur des pratiques d'entraide pour réaliser certaines étapes de l'itinéraire d'approvisionnement de façon à maintenir un univers parfois plus diversifié. Il n'existe pas de voie unique et toute tracée, mais des cheminements différents, qui s'enlacent et proposent une combinaison de perte et de prise d'autonomie à travers les capacités de faire et de dire (Figure 18)

Figure 18 : Des cheminements de pertes et de gains de capacités de dire et de faire pour s'approvisionner



Réalisation de l'auteurice, 2024.

Conceptions différentes de l'autonomie : entre indépendance et relations d'entraide

Les stratégies consistant à s'équiper, les recompositions spatiales et temporelles des déplacements pour s'approvisionner répondent à une volonté forte de conserver une autonomie fonctionnelle. Nos observations, à l'instar de celles d'autres recherches, suggèrent que pour une partie des personnes rencontrées, autonomie rime avec indépendance et faire soi-même (Grenier, 2011). Les solutions retenues dans ce sens correspondent dans un tout premier temps à des ajustements dans les pratiques de mobilité afin de continuer de s'y rendre seul·e : diminuer les déplacements, favoriser des horaires et itinéraires spécifiques. Puis, à mesure que les difficultés ou la fatigue augmentent, les personnes renoncent à certains lieux d'achats et réduisent leur univers d'approvisionnement. D'un côté, ces situations traduisent une grande capacité à s'adapter et trouver

un équilibre entre ses pratiques et ses capacités fonctionnelles, une dimension de l'autonomie mise en avant par Lebeau et ses collègues (1980). Les personnes rencontrées recentrent leur approvisionnement dans un ou deux points principaux, considérées comme les plus importants sur le territoire. D'un autre côté, nous pouvons aussi lire dans ce processus de dé-prise, une perte de capacité de dire. Les ajustements effectués représentent d'un certain point de vue des restrictions (sur le type de produits ; sur le choix des marques ; ou des modes de production), qui, accumulés, réduisent l'éventail de choix et des libertés. La *liberté de choisir* (Grenier, 2011), intégrée aux capacités de dire, se trouve ainsi contrariée. La concentration de l'ensemble des achats dans un seul point d'approvisionnement au détriment de la qualité des produits ou le renoncement à un produit auquel on tient, mais qui est vendu seulement dans un commerce qui n'est plus accessible circonscrit souvent l'approvisionnement au nécessaire en écartant des produits plus exceptionnels qu'ils soient alimentaires ou dédiés aux loisirs. Concernant l'alimentation (Cardon, 2008, 2009), ces stratégies soulèvent un enjeu sanitaire dans la mesure où la perte de qualité, de diversité et de fraîcheur des produits alimentaires consommés par les personnes vieillissantes peut altérer les conditions de santé.

La volonté d'indépendance fonctionnelle s'illustre, dans d'autres cas, par le choix d'un approvisionnement au domicile : auprès des marchand·es ambulantes ou par le biais de la livraison, que les commandes soient passées en ligne, par téléphone ou par voie postale. Les boulangeries, boucheries, épicerie, crèmeries itinérantes ou encore les marchand·es de prêt-à-porter apportent jusqu'au domicile de leur clientèle, leur étalage et garantissent un choix de produits proposés, offrant la possibilité de se laisser tenter par une offre élargie. Les services rendus par les commerçant·es (répondre à des demandes de produits particulières, port des sacs à l'intérieur du domicile), également effectués par les marchand·es itinérantes dans l'étude Massal et ses collègues (2019), sont un support au maintien des capacités de dire et de faire. Dans la mesure où les personnes paient pour une offre qui n'est pas à destination d'une population plus âgée, ce service n'est pas considéré comme une aide spécifique qui leur serait proposée. Ces formes d'approvisionnement sont distinguées du soutien apporté par l'entourage, qui est mal perçu par les personnes qui affichent une volonté d'indépendance. Pour ces personnes, être indépendante signifie ne pas dépendre de leurs proches. Si le maintien de leur autonomie pour s'approvisionner dépend de la bonne volonté des commerçant·es et des liens qu'elles entretiennent avec ces personnes, ces situations ne sont pas considérées comme une perte d'indépendance. En effet, dans la mesure où il s'agit de rapports marchands, la clientèle âgée paie pour ce service.

Une partie des personnes rencontrées à l'inverse s'appuie sur leur entourage pour privilégier le maintien d'univers d'approvisionnement plus foisonnants et plus étendus, en sollicitant une aide

pour certaines étapes de l'itinéraire, réalisées accompagnées ou déléguées. Si certaines personnes âgées sont dépendantes d'une proche pour se déplacer dans certains points d'approvisionnement, elles gardent leur mot à dire quant aux jours de sortie, heures du départ, ou les lieux à destination, qui sont définis en avance par concertation avec l'ensemble des personnes réalisant le trajet. Par conséquent, cette organisation permet de mieux composer avec les créneaux temporels d'autres activités du quotidien, dont certains peuvent être rigides et non facilement négociables. Le fait de garder le droit au chapitre dans la sélection des magasins auxquels on se rendra permet de maintenir les modes de consommation qu'on privilégie, de pouvoir continuer à se procurer les produits qu'on souhaite se procurer. Les stratégies d'entraides mises en œuvre permettent ainsi de prolonger les capacités de dire et de faire des personnes et sont davantage vécues, par conséquent, comme des modalités de maintien de l'autonomie.

Ces considérations rejoignent ici la dimension relationnelle de l'autonomie (Rigaux, 2011). Ennuyer (2013) voit dans les liens avec l'entourage et les structures collectives de la société des éléments nécessaires de l'autonomie, qu'il nomme « autonomie solidaire ». Nous retrouvons également l'idée d'une éthique du *care* et les rapports entre les personnes aidées dont les capacités auraient été entravées et les personnes aidants. Les personnes aidées, ne sont pas dans une posture passive face au soin ou à l'attention promulguée par la personne aidante. Au contraire, le soutien apporté permet de pallier une perte de capacités qui pourrait autrement compromettre l'autonomie : « c'est bien l'autonomie, voire l'émancipation des personnes qui est visée par le *care*. » (Zielinski, 2010, p. 640). En entendant ici le *care* à la fois comme une attention portée aux besoins des autres, et une réponse à ces besoins (Encadré 1), nous considérons que l'aide proposée pour une ou toutes les étapes de l'approvisionnement d'une autre personne est une activité de *care*. Au sein des structures associatives, nous observons également un glissement des fonctions des clubs et des associations vers des activités de *care* à destination des adhérent·es en pertes de capacité. Si les clubs de troisième âge, les Amap ou clubs sportifs ont pour objectifs principaux le loisir ou la valorisation de l'agriculture paysanne, certain·es bénévoles dépassent le cadre de ces activités principales, pour prendre en charge, de manière collective ou individuelle, une partie de l'itinéraire d'approvisionnement des membres de l'association. Nous retrouvons ici l'idée, que « solidarités et sociabilités, formelles et informelles [...] se confondent » (Mallon, 2013, p. 137). Du reste, notons que cette aide n'est jamais unilatérale, elle s'encastre toujours dans un système d'entraide plus vaste dans lequel les personnes âgées sollicitant une aide pour s'approvisionner sont toujours aussi, à leur tour, dans le rôle de la personne aidante.

Différentes formes d'expression de l'autonomie

Au travers de ces différentes manières de concevoir l'autonomie, les personnes âgées expriment leur autonomie pour s'approvisionner, selon différentes formes et à différentes échelles. Les personnes les plus dépendantes (de leur entourage ou d'une aide institutionnelle) qui ont délégué la quasi-totalité de leur approvisionnement expriment tout de même des capacités de dire et de faire pour une partie de leurs achats. C'est le cas de Monsieur Turpin qui se fait livrer ses repas par l'ADMR et Madame Bliot qui réside avec son fils. Tous les deux ne sortent plus de leur domicile. Grâce aux commandes en ligne passées par voie postale, ils conservent une consommation importante à leurs yeux. Monsieur Turpin apprécie ses repas livrés par l'ADMR de charcuteries qu'il apprécie particulièrement. De son côté, Madame Bliot s'adonne à différents loisirs créatifs et commande sur catalogue tout le matériel nécessaire à son activité. Les capacités de dire de certaines personnes se manifestent également par l'expression de valeurs auxquelles les personnes adhèrent dans les choix de modes d'approvisionnement. Ainsi, le refus de solliciter un service de mobilité considéré comme dévalorisant tel que le transport à la demande (TAD), ou le rejet des services dématérialisés pour le paiement dans les commerces traduit une forme d'autonomie des personnes. Par ailleurs, nous l'avons noté, les situations d'entraide peuvent être lues sous la forme de prestations de dons et contre-dons. Les services rendus ne sont pas toujours à destination des mêmes personnes qui apportent leur aide pour l'approvisionnement (Gagnon *et al.*, 2020). Plusieurs personnes se font accompagner dans la réalisation de leur approvisionnement. En contrepartie, elles apportent leur aide à d'autres personnes plus âgées, par exemple elles rendent visite et apportent des cadeaux aux résidents de la maison de retraite ou à des voisins. Selon les considérations de Mauss (1925), la réalisation de ces dons et contre-dons illustre l'inscription des personnes dans des relations sociales. L'autonomie des personnes s'exprime ainsi à travers ces échanges qui leur permettent d'être pleinement intégrées au sein de relations d'interdépendance. La permanence du lien social est assurée ainsi par les situations d'endettement produites à la suite d'un don. Toutefois, la notion de dette va de pair avec celle de l'obligation sociale à rendre, à la hauteur de ce que l'on a reçu. Durant le laps de temps qui sépare un premier don du contre don, le donataire se trouve dans une situation de rabaissement par rapport au donateur (Olivier, 2008). Pour ne pas subir cette situation dévalorisée, certaines personnes préfèrent alors renoncer à demander de l'aide à leur entourage plutôt qu'être déficitaires. Ainsi, Gagnon *et al.* observent que les relations d'interdépendance et la sollicitation d'une aide en vieillissement s'arrêtent « si on ne peut plus rien offrir en contrepartie, on n'ose plus demander » (*ibid.*, p.18).

Enfin, notre travail de terrain a mis en lumière la dimension genrée de l'autonomie dans le cas de l'approvisionnement. Nous observons ainsi que les capacités de dire des femmes, notamment celles ne conduisant pas ou plus, sont particulièrement entravées. Les stratégies qu'elles emploient se traduisent par une restriction des lieux d'approvisionnement fréquentés pour le plaisir, ainsi que par une autocensure sur les sorties. Les conséquences de la perte de capacités de faire pour maintenir un approvisionnement autonome sont vécues de manière hétérogène par certaines femmes mariées. Celles ayant intégré tout au long de la vie qu'approvisionner leur famille tient de leur responsabilité développent un sentiment de culpabilité dans le fait de ne plus pouvoir continuer cette tâche qui leur est assignée depuis toujours. Pour les femmes âgées de 42, 61 ans dans l'étude menée par Calasanti et King (2022), la possibilité de continuer la réalisation des travaux domestiques est une inquiétude partagée, alors que cette préoccupation n'est pas mentionnée par les hommes rencontrés dans le cadre de l'enquête. En s'intéressant aux récits de femmes et d'hommes âgés, Voléry et Legrand (2012) éclairent le fait que l'autonomie des femmes « continue à être ramenée à la gestion domestique quotidienne », ce qui n'est pas le cas pour les hommes. Les deux chercheuses relèvent également un regard genré porté sur le maintien de l'autonomie, par l'entourage et notamment les enfants. Le genre façonne ainsi des capacités différentes à maintenir un approvisionnement autonome et le regard porté sur ce qui signifie être autonome dans l'approvisionnement. Notre travail de recherche révèle également que, pour une partie de femmes plus âgées, souvent d'anciennes institutrices ou professeuses, le vieillissement (et la retraite de leur conjoint) constitue un élément clef de la négociation pour se libérer d'une activité contrainte qu'elles n'appréciaient guère. De manière générale, au sein des couples, nous observons une plus grande participation des hommes à l'activité d'approvisionnement du ménage. Cette réorganisation de l'activité se fonde parfois sur un discours prônant une plus grande égalité entre les hommes et les femmes. Ces dernières s'inspirent de normes qu'elles attribuent aux plus jeunes générations, s'appuyant sur les organisations familiales de leurs enfants comme modèle.

Entre aspiration à être autonome et injonction à l'autonomie

Si nos résultats illustrent une diversité de manières de concevoir et d'exprimer son autonomie à travers les pratiques d'approvisionnement, ces considérations semblent être peu intégrées aux services publics d'accompagnement du vieillissement. Au regard du financement du programme prioritaire de recherche « Autonomie » abordant les enjeux de vieillissement et du handicap sous l'angle de l'autonomie, au regard des modalités de fonctionnement de L'Allocation Personnalisée Autonomie (APA) proposée aux personnes vieillissantes, nous comprenons que cette question de l'autonomie est centrale dans les réflexions des pouvoirs publics actuels pour penser le

vieillesse. Selon Ehrenberg (2021), cette valeur commune de l'autonomie des sociétés néolibérales s'impose comme un impératif, et se transforme en injonction dans la mesure où « chacun a accès à l'autonomie, mais encore *doit* pouvoir y accéder, quels que soient ses handicaps ou ses difficultés » (Ehrenberg, 2021, p. 164). Le maintien de l'autonomie s'accompagnerait alors d'une responsabilisation des personnes plus âgées (Blein *et al.*, 2009 ; Ehrenberg, 2021 ; PPRA, 2021)

Dans le cadre de notre recherche, les personnes rencontrées souhaitent, au travers de différents cheminements et d'évolution des pratiques, retarder ce qu'elles considèrent être une perte d'autonomie *ultime*, à savoir, le basculement dans une dépendance aux aides publiques. La volonté d'indépendance vis-à-vis de ces aides a été particulièrement soulignée pour la génération du babyboom au sein de laquelle le refus de recourir à certaines aides semble très prégnant (Meissonnier, 2023). Le maintien de l'autonomie des personnes vieillissantes est donc promu par un système de valeurs, auquel ces mêmes personnes adhèrent également. Dans le cadre de l'emploi Zimmermann (2017) tient à souligner les dynamiques paradoxales de l'autonomie qui « renvoie tout à la fois à une contrainte imposée de l'extérieur et à une aspiration individuelle largement répandue entre injonction et aspiration à rester autonome (*ibid*, p. 91). Les observations de notre enquête racontent bien cette volonté affichée par les personnes à prolonger l'indépendance vis-à-vis des aides publiques d'un côté, mais de l'autre, nous comprenons que cette volonté d'indépendance se fonde sur des représentations stigmatisantes des bénéficiaires de ces aides à qui elles ne souhaitent pas être associées. En effet, de nombreuses personnes associent les bénéficiaires d'aides à des personnes dépendantes et assistées dont elles refusent de faire partie. L'image dépréciative que Madame Blanquefort cultive du transport à la demande illustre bien cette idée. Madame Blanquefort se refuse à emprunter ce service de mobilité, qu'elle décrit être un minibus de vieux·illes, dont l'usage dégraderait sa dignité. Une vision similaire est exprimée par Madame Riblet lorsqu'elle parle du ménage qu'elle délègue à une femme qu'elle emploie. Elle a à cœur de préciser que « c'est pas une aide, c'est une femme de ménage normale, on paie normalement la femme de ménage ». Le paiement « normal » s'oppose ici au paiement subventionné des aides ménagères dont peuvent bénéficier les allocataires de l'APA. Madame Riblet et son mari ne souhaitent pas que l'on puisse penser que le couple dépend d'aides institutionnelles, ici financières, pour leurs activités du quotidien. Les personnes, pourtant éligibles aux aides publiques, subissent le caractère normatif de l'autonomie dans la mesure où implicitement, elles adhèrent à l'idée qu'accepter ces aides, c'est être un fardeau sur la société. Cette représentation est fortement nourrie de la « crainte pour le corps social de devoir assurer la prise en charge de ses vieux et surtout de ses vieilles dépendant·es » (Membrado, 2009, p. 164). Ces observations peuvent être rapprochées des statistiques de non-

recours aux aides publiques de la part des personnes plus âgées⁶⁶. Selon Mazet (2010) « la non demande résulte ici d'un choix, celui de conserver une image positive de soi, et par conséquent de ne pas recourir à l'offre existante. Dans ce cas-là, ne pas demander c'est rester digne » (p. 9). Selon l'auteur, cette logique est particulièrement présente chez les personnes âgées en milieu rural.

Les différentes formes d'expression de l'autonomie donnent à voir des conceptions variées de ce que signifie pour les personnes le fait d'être autonome dans leur approvisionnement. Les différentes capacités de dire et de faire traduisent des inégalités de capacités entre les personnes pour maintenir un approvisionnement autonome. Les possibilités de prolonger leurs pratiques et le fait de pouvoir élargir ses opportunités pour s'approvisionner dépendent des caractéristiques individuelles des personnes et de leur environnement. Nous observons que le choix des stratégies employées et les différentes postures face au maintien de l'autonomie sont également guidés par ces mêmes caractéristiques individuelles et extérieures, que sont le niveau de revenu, la génération, le genre, les trajectoires professionnelle et résidentielle, l'offre commerciale présente sur le territoire, les services d'approvisionnement à domicile (livraison ou marchand·es ambulante·s) et de mobilité, et les normes sociales face à la dépendance et à l'autonomie. Dans une perspective de plus grande justice sociale, il peut être intéressant de réfléchir à des moyens de réduire des inégalités entre les personnes vieillissantes quant à leurs possibilités de conserver leur autonomie pour s'approvisionner. Des pistes peuvent être envisagées, concernant notamment l'environnement des personnes, sensibles à la diversité des vieillissements, des besoins et des aspirations.

3. Des pistes pour des politiques publiques en faveur d'un environnement adapté aux expériences du vieillissement

Réfléchir à un territoire adapté au vieillissement nécessite de prendre en compte la diversité des situations de perte et de maintien de l'autonomie. Il semble important de penser à des solutions qui permettraient de prolonger les capacités selon les expériences, les besoins et les préférences des personnes. Ainsi les théories développées autour d'un *environnement capacitant* fondées sur une approche par les capacités aident à concevoir différents niveaux d'accompagnement pour faciliter l'approvisionnement en vieillissant (Chaudet, 2012). Il ressort de la littérature différentes manières de concevoir un environnement capacitant comme un environnement qui génère des capacités, un environnement pourvoyeur de capacité, ou encore un environnement qui restitue des capacités

⁶⁶ De manière plus générale, le minimum vieillesse fait partie des prestations sociales affichant le taux de non-recours le plus haut, avec 50 % de non-recourant·es éligibles en 2016 (Meinzel, 2022).

aliénées (Chottin, 2023). Ces trois approches se traduisent différemment dans la manière de concevoir un territoire qui serait capacitant et adapté au vieillissement des personnes. Dans la première perspective, l'environnement capacitant contribue à un dépassement des capacités initiales, ce qui suggère le développement de nouvelles compétences et connaissances afin de s'adapter et d'élargir son autonomie (Falzon, 2013). Cette approche, particulièrement développée dans le champ de l'ergonomie, appliquée aux environnements de travail, intègre un objectif de performance pour lequel les personnes devraient se dépasser en développant de nouvelles compétences. Elle s'inscrit davantage dans une logique de l'autonomie comme une responsabilité individuelle. En appliquant cette approche à l'objet de notre thèse, les politiques qui en découlent fourniraient alors des clefs aux personnes vieillissant pour trouver par elles-mêmes des solutions pour adapter leurs pratiques d'approvisionnement lorsqu'elles rencontrent des difficultés.

Nous préférons nous éloigner de ces considérations en nous détachant d'une dimension de performance des personnes devant surmonter des incapacités. La prise en compte des capacités dans la deuxième perspective (Chottin, 2023) met en lumière les capacités des personnes à se saisir d'opportunités potentielles. Selon cette approche, un environnement capacitant se construit de façon à élargir le choix réel des personnes, soit à augmenter les possibilités de chaque personne d'adopter un mode d'approvisionnement particulier. Enfin, la troisième conceptualisation issue de la littérature du champ du handicap considère que la situation de handicap dans laquelle se trouve les personnes est un construit social. Ce sont les normes fondées sur une « normalité valide » qui privent les personnes de capacités d'agir (Chottin, 2023). L'environnement n'aurait pas à compenser des incapacités qui ne sont réelles que parce que l'aménagement s'est construit sur ces normes sociales, mais il devrait restituer des capacités aliénées (*ibid*). Les deux dernières définitions apparaissent compatibles avec une conceptualisation de la justice de Sen (2010) dans la mesure où elles visent une égalité de possibilité d'agir. Elles nous inspirent des propositions pour des pistes de réflexion en termes d'aménagement du territoire ou d'aides publiques au vieillissement à domicile. Ces pistes nous semblent être des orientations plus justes des politiques publiques d'accompagnement du vieillissement, des services de mobilité, de l'offre commerciale et des normes sociales qui devraient contribuer à l'élargissement des opportunités et de l'espace de choix des personnes en matière d'approvisionnement. Les réflexions apportées au début de la conclusion générale sur le maintien d'un approvisionnement autonome invitent à s'intéresser aux dimensions plurielles de l'autonomie et aux inégalités dans les capacités d'agir en vieillissant. Nous souhaitons ainsi prendre en considération les différents niveaux d'expression des capacités de dire et de faire. Enfin, de nombreuses personnes plus âgées sont actives et s'engagent afin d'élargir leurs possibilités

d'approvisionnement et celles des autres. À ce titre, elles œuvrent en faveur d'un environnement local capacitant. Il paraît alors utile et pertinent de soutenir leurs démarches.

Accompagner la perte d'autonomie à différentes échelles

Pour les personnes, souvent parmi les plus âgées rencontrant des difficultés à être mobiles et qui souhaitent ou sont contraintes de resserrer leur univers d'approvisionnement, les solutions proposées pourraient soutenir les capacités de dire, lorsque les troubles physiques contraignent les déplacements. Les récits sur les pratiques d'approvisionnement mettent en évidence les obstacles pouvant se dresser à chaque étape de l'itinéraire. Il est donc nécessaire de décomposer et d'analyser toutes ces étapes pour identifier à quel moment l'approvisionnement peut être compromis, et ce, indépendamment de la forme d'approvisionnement choisie. Au regard de l'importance accordée par de nombreuses personnes âgées aux sorties dans le bourg le plus proche pour les achats ; à la sociabilité au sein des commerces fréquentés et au fait de pouvoir toucher, sentir, comparer les produits pour effectuer son choix, il semble essentiel à ces personnes de conserver un univers d'approvisionnement le plus riche et le plus étendu souhaité. Chacune de ces étapes peut imposer des difficultés particulières, présenter une rupture et compromettre l'approvisionnement autonome. Des orientations qui reposent sur un réaménagement de l'espace public ainsi que des aides humaines pourraient rendre les personnes capables de dire et de faire.

- La confection de la liste des achats ou la commande en ligne

Les capacités de dire s'expriment lors de la première étape de l'itinéraire lors de la confection de la liste de courses qui détaille les produits à acquérir. Cette étape peut être contrariée dans le cas d'une commande passée en drive pour les personnes non familières des outils numériques, mais souhaitant se saisir de cette nouvelle forme d'approvisionnement. Ces personnes *volontaires*, selon la typologie du chapitre 5, pourraient trouver facilement des moyens de se former aux outils numériques pour les usages qu'elles souhaitent en faire. Pour les personnes *contestataires* ou *exclues* des transformations numériques, il paraît pertinent que les acteur·rices de la vente par correspondance conservent une alternative matérielle (ou téléphonique) pour passer la commande, telle que les bons de commande envoyés par la poste, ou la réservation par téléphone de produits commandés au drive agricole).

- Le déplacement vers le commerce (du départ de chez soi à l'entrée dans le commerce)

Durant l'étape du déplacement, l'adaptabilité de l'habitat (pouvoir se déplacer à l'intérieur, atteindre les rangements les plus hauts, pouvoir franchir le seuil de sa porte, la ou les marches de l'entrée,

etc.) est un élément crucial pour sortir de chez soi. Faisant l'objet de plusieurs travaux (André & Ille-Roussel, 2021 ; Le Piolet, 2020), elle n'a pas été interrogée dans le cadre de cette thèse. Concernant la déambulation dans les centres-bourgs et les centres-villes, nos observations s'accordent avec la littérature abondante sur le sujet, et sur la marchabilité en général (Bigo & Depeau, 2014 ; Clément *et al.*, 1996 ; Negron-Poblete *et al.*, 2016 ; Wiebe & Séguin, 2019a). Nous retrouvons l'importance du dénivelé et de la pente de la chaussée, plus difficile à descendre qu'à monter, de l'état des trottoirs et de leur encombrement, des travaux sur la voie qui perturbent la marche, ou encore la devanture du commerce et les possibles séquences de marches à gravir pour pénétrer à l'intérieur d'un commerce. Chacun de ces éléments peut à lui seul, lorsqu'il n'est pas adapté aux conditions des personnes vieillissantes, conduire à l'abandon des points d'approvisionnement.

Nous nous intéresserons davantage ici au déplacement pour rejoindre les différents lieux de l'univers d'approvisionnement. Il paraît essentiel de pouvoir proposer un service mobilité adapté aux personnes plus âgées. Si nous avons observé un fort recours à l'entourage pour se déplacer, nous avons également mis en avant les inégalités entre les personnes quant à la possibilité solliciter une personne proche pour se faire conduire. De plus, la dépendance aux enfants ou au mari pour se rendre dans différents lieux d'approvisionnement peut grandement compromettre le maintien de pratiques de sociabilité et d'achats plaisirs. Pouvoir compter sur une offre extérieure à son entourage pour être mobile apporte davantage de flexibilité. Les femmes et notamment celles issues des catégories socioprofessionnelles inférieures sont surreprésentées parmi les personnes dépendantes d'une tierce personne pour se déplacer en voiture. La disponibilité d'un service de mobilité public permettrait alors de réduire les inégalités d'accès aux commerces. Si sur les trois communes proposant un service de Transport à la demande (TAD), aucune personne ne l'emprunte de manière régulière, d'autres personnes rencontrées mentionnent cette solution comme une piste pour pouvoir continuer à se déplacer. L'idée d'un minibus avec chauffeur à disposition des personnes âgées du Palais-sur-Vienne ne déplaît pas à plusieurs enquêtées, notamment Madame Palud (chapitre 6.2.). Et cette volonté se retrouve également chez des personnes résidant en commune très peu dense. Madame Blattner soutient les propos précédents :

« Mais il faudrait que ça soit quelqu'un qui prenne un petit bus, comme ça, puis qu'il emmène les gens. Même ici. Mais il pourrait nous emmener jusqu'à Dijon, il y a des gens qui le prendraient. »

Mme Blattner, 82 ans, ancienne ouvrière, divorcée

Le non-recours aux offres de TAD constaté sur les terrains de notre enquête ainsi que la littérature sur le sujet (Adorno *et al.*, 2018 ; Golant, 2019), nous incite à réfléchir sur des modalités différentes d'une offre de transport à la demande à destination des personnes plus âgées. La non-pertinence

des horaires, le choix des lieux de destination contraints ou encore la forte anticipation exigée pourraient être réfléchis. Une offre différente, plus adaptée, pourrait être établie en concertation avec les futures usager·ères à une échelle locale. Ces dernier·es sont les plus à même de connaître les horaires adaptés à leur emploi du temps, les lieux qu'elles souhaitent fréquenter et la durée nécessaire pour réaliser une activité une fois sur place.

La concertation avec les habitant·es est une pratique qui tend à se généraliser lors de la conception de services de mobilité. Dans le cadre du TAD, la mise en place de réflexions en amont avec des personnes vieilles comme jeunes pourrait également être une piste pour déconstruire l'image dégradante associée au TAD dans la mesure où ce service ne serait pas conçu uniquement pour la population plus âgée, mais répondrait à des besoins de tout·es les résident·es. Le ou la conducteur·rice présent·e à bord pourrait également d'accompagner les personnes ayant des difficultés à monter et descendre du véhicule. Par ailleurs, aux enjeux sociaux de mobilité des personnes âgées au sein d'une population vieillissante s'ajoutent les enjeux environnementaux de la mobilité quotidienne (Rosenbloom, 2001b). Dans le contexte actuel, où la nécessité de prendre en compte les enjeux liés au réchauffement climatique et écologiques devient de plus en plus urgente, la volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants conduit à une mise en question l'omniprésence de la voiture individuelle comme moyen principal de locomotion, notamment dans les espaces peu denses. Ces deux grands enjeux sont tout récemment identifiés notamment en région francilienne, où les mobilités sont considérées comme « un enjeu déterminant du « bien vieillir », mais également un enjeu environnemental privilégiant les déplacements bas carbone » (Labasse & Pelloux, 2024). En vieillissant, lorsque les déplacements automobiles, effectués en tant que conducteur·rice ou passager·ère, permettent de prolonger la mobilité, il devient crucial de s'interroger sur d'autres modes mécanisés pouvant être adaptés au grand âge. Le transport à la demande, selon la forme proposée, pourrait donc également répondre à ces enjeux sociétaux et environnementaux.

- La déambulation dans le magasin et la récupération des produits dans les rayons

L'aménagement des grandes surfaces en self-service semble peu accueillant pour les personnes les plus exposées à la fatigue et dont les conditions physiques sont altérées. Ces dernières suggèrent alors que l'installation de bancs entre les rayons des grandes surfaces pourrait constituer un moyen d'améliorer les conditions dans lesquelles ces personnes font leurs courses. Pour d'autres personnes, le fait de trouver les produits dans les rayons, les attraper, les porter jusqu'aux caisses peut devenir trop exigeant. Si nos observations ont révélé l'importance du caddie comme outil indispensable à la réalisation des courses dans les grandes et moyennes surfaces, une réflexion

pourrait être également portée sur la hauteur des rayons. En référence à ces deux derniers éléments, le personnel peut apporter une aide précieuse, tout comme aider les personnes à entrer à l'intérieur du commerce depuis la rue dans un cas, ou proposer un accompagnement dans les rayons, pour se repérer, récupérer certains produits placés trop hauts, pesant trop lourd. Cette aide nécessite une disponibilité et du temps investi de la part des commerçant·es et vendeur·ses. Elle sera d'autant plus appréciée qu'elle représente des moments d'échanges chers à certaines personnes rencontrées. À ce titre, une réflexion est portée sur la présence de cafés, ou de snack à la sortie des caisses des supermarchés des bourgs, comme dans le Super U de Nexon, dont le directeur a souhaité répondre à ce qu'il estimait être une demande de sa clientèle plus âgée en aménageant un coin pour prendre le café avec des tables et des chaises pour favoriser les interactions sociales.

- Le paiement et l'interaction en caisses

Nos observations corroborent les résultats d'études précédentes sur l'importance du personnel en caisse, maillon essentiel pour le maintien du lien social aux yeux de certaines personnes. L'enquête de terrain relève que le rejet des caisses automatiques s'explique moins par des difficultés relatives à leur utilisation que par le symbole qu'elles représentent. Les caisses automatiques sont associées, dans de nombreux discours, à des représentations dépréciatrices en raison de leurs effets négatifs sur l'emploi local et leur usage participe dans les imaginaires d'une dévalorisation du territoire de résidence. Concernant le drive, à l'instar de certains drives agricoles, la possibilité de payer sur place au moment de la réception de la commande permettrait aux personnes qui ne souhaitent pas renseigner leurs coordonnées bancaires en ligne, de pouvoir bénéficier de cette nouvelle forme d'approvisionnement qui, sans cette possibilité, resterait impraticable.

- Le déplacement retour et l'acheminement des provisions

De nombreuses personnes sont capables de réaliser toutes les étapes précédentes, mais rencontrent des difficultés dans l'acheminement des provisions jusqu'au domicile sur le chemin du retour qui devient, pour elles, une épreuve. Dans bien des cas, l'usage de la voiture sur de petits trajets est une solution face à l'effort que suppose le fait de porter les sacs de courses jusqu'au domicile s'il fallait marcher (Pélata et Meissonnier, 2023). D'autres formes de véhicules que le modèle de la voiture à cinq portes, plus petits et plus maniables pourraient permettre de prolonger un approvisionnement autonome. L'usage de tels véhicules serait également en phase avec les enjeux environnementaux et la volonté de réduire les déplacements automobiles, notamment lorsque ceux-ci peuvent être évités. L'usage de véhicules plus légers tel que le scooter de Monsieur Turpin, très employé par la

population âgée dans d'autres pays (Meissonnier, 2022), peut être une solution dans les espaces où aucun service de mobilité collective n'est proposé.

Pour les personnes non motorisées, qui souhaitent prolonger une mobilité piétonne, des dispositifs de délégation du port des provisions pourraient être proposés par les acteur·rices du commerce afin de ne pas avoir à les porter sur le trajet retour. Cette piste est également proposée dans un contexte urbain montréalais (Bezirgani & Lachapelle, 2021b). Le service qui était proposé par « les filles » de l'épicerie de Blaisy-Bas pourrait être reproduit dans le cadre de plus grandes surfaces pour un transport des courses jusqu'au véhicule des personnes ou jusqu'à leur domicile. Ce service pourrait également être proposé jusqu'à l'intérieur du domicile et pour un rangement directement dans les placards.

Parmi les caractéristiques qui rendent les achats à distance peu appréciés, celle qui revient le plus souvent dans les entretiens est l'impossibilité de pouvoir voir, toucher, comparer pour évaluer la qualité des produits en amont de l'achat. De ce point de vue, les marchand·es ambulat·es présentent un avantage certain : si l'offre proposée est plus restreinte que dans les commerces fixes, c'est l'ensemble de l'étalage qui se rend au domicile (partie 1.). Les personnes conservent ainsi des capacités de choisir ce qu'elles désirent acheter, en sélectionnant au sein d'un ensemble de produits disponibles, qu'elles peuvent voir, toucher et évaluer. En effet, certaines personnes soulignent l'importance de varier son approvisionnement, le plaisir de se « laisser tenter », de tester de nouvelles choses. Ces petits plaisirs n'apparaissent bien souvent pas sur les listes rédigées lorsque les achats sont délégués et manquent à certaines personnes (chapitre 4.2.). Ainsi, lorsqu'elles sont interrogées à propos de pistes d'amélioration et leurs idées pour faciliter leur approvisionnement, nombreuses sont celles qui suggèrent une reprise des tournées des marchand·es ambulat·es, à l'image de Monsieur et Madame Talmon :

« Madame : Oui, il faut quand même pas qu'on se plaigne. Par contre, c'est vrai, ce qui manque, vous avez bien raison quand je réfléchis, c'est quand même un boulanger qui passe ça serait bien d'avoir un boulanger qui passe avec une camionnette.

Monsieur : il y en a eu une dans le passé.

Madame : Oui, mais il a arrêté, je sais pas pourquoi. Mais c'est vrai que c'est bien ça. Parce que vous avez le pain frais comme ça tout de suite. Il y a du contact. Ce n'est pas pareil. »

Mme et M. Talmon, 82 et 87 ans, travail au foyer, ancien cadre du privé, marié·es

Madame Talmon relève également l'importance des marchand·es ambulat·es pour le maintien du lien social : les échanges avec les commerçant·es qui peuvent rapporter des nouvelles sur le village sont très appréciés (Massal, 2019). La fin des tournées réduit ainsi ces occasions des sociabilités, pouvant participer d'une dégradation de la satisfaction résidentielle et d'une augmentation des risques d'isolement. Pour les personnes souhaitant rester chez elles pour s'approvisionner, il

pourrait être intéressant d'envisager des formes de commerces itinérants aidées ou subventionnées par les collectivités locales dans la mesure où ils relèvent d'un enjeu de santé publique, mentale et physique, mais également de société. Considérer l'approvisionnement des personnes comme un service public pourrait être un levier pour un soutien financier des tournées des commerces locaux, sans faire de la rentabilité économique une condition absolue. Certaines démarches sont ainsi proposées localement à l'instar de la région Haut de France⁶⁷ ou la communauté de Communes du Pays Châtillonnais⁶⁸ qui proposent une aide financière pour l'acquisition ou l'aménagement d'un véhicule de commerçant·e ambulante. À l'échelle nationale, depuis le déroulement de l'enquête, un Programme de Reconquête du commerce rural débuté en mars 2023 permet de subventionner la création de commerce itinérant dans les communes rurales dépourvues de commerces (ministère de l'Économie, 2024). Cela pourrait être une manière de réduire, pour les individu·es, le coût de transport des produits jusqu'au domicile, alors pris en charge par la collectivité. Cette offre pourrait bénéficier aux populations plus précaires qui déclarent devoir se rendre dans des lieux d'approvisionnement plus éloignés, afin d'accéder à des prix moins élevés. Par ailleurs, dans la mesure où l'aide financière ne cible pas les personnes vieillissantes, ce soutien pourrait être moins associé à l'image stigmatisante que certaines personnes vieillissantes associent aux aides publiques à destination spécifique de la population plus âgée.

Toutes les stratégies employées par les personnes rencontrées répondent à des envies et des besoins à un moment spécifique de leur vie. Il importe alors de garantir une accessibilité à différentes formes d'approvisionnement afin de donner aux personnes vieillissantes l'opportunité de choisir celles qui leur correspondront le mieux à ce stade précis de leur existence. La volonté de spontanéité et la nécessité de pouvoir adapter ses pratiques selon l'état de fatigue du moment suggèrent également que les personnes puissent avoir le choix de la forme et du lieu de la mobilité, de façon à pouvoir adapter leur pratique au jour le jour : décider de rompre avec ses habitudes et se faire livrer plutôt que de sortir au supermarché pour une semaine donnée, par exemple.

Il n'existe pas de forme d'approvisionnement qui puisse constituer une solution unique à toutes les situations sur un territoire. Les formes d'approvisionnement réalisées à domicile, par exemple, permettent d'un côté de se décharger d'une mobilité physique épuisante. Mais de l'autre, en tant qu'accompagnement à domicile, elles assignent les personnes à rester au domicile et peuvent conduire à l'isolement social. Il semble ainsi important de pouvoir combiner la livraison avec

⁶⁷ Source : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/139a-soutenir-la-mobilite-des-artisanscommerçants>, consulté le 01 juillet 2024.

⁶⁸ Source : <https://www.fonds-publics.fr/aides/aide-aux-commerces-ambulants>, consulté le 01 juillet 2024.

d'autres formes d'approvisionnement, telles que proposer un accompagnement pour se faire livrer tout en continuant de réaliser des achats en magasin.

Fournir des clefs pour un renforcement des capacités

Tout au long de la thèse, nous avons analysé différentes manières dont les pratiques d'approvisionnement évoluent avec l'avancée en âge, au gré des évolutions du territoire et de l'environnement social. S'adapter à tout changement nécessite un effort, cognitif ou physique, qui est propre à chaque personne. Des stratégies peuvent être employées dans une continuité des pratiques, ou à l'inverse, certains changements conduisent à une rupture des pratiques. Les capacités à maintenir un approvisionnement autonome se trouvent entravées lorsque les conditions d'accès, qu'elles soient physiques ou numériques, changent et deviennent illisibles. Face aux efforts individuels qui peuvent être exigés pour se convertir à un nouvel usage, pour se l'approprier, nous pourrions réfléchir aux différentes façons de faciliter l'adaptation.

Concernant les projets urbains, nous avons pu observer l'influence des réaménagements des voies routières et piétonnes dans les centres-villes sur l'accessibilité des personnes vieillissantes. Ainsi, informer les résident·es des projets de réaménagement urbains pourrait permettre d'anticiper des changements d'itinéraires ou de possibilité de stationnement. Il semble important que les campagnes d'information touchent une échelle plus large que celle de l'agglomération afin que les personnes des communes plus éloignées puissent prendre connaissance des transformations à l'œuvre. Sensibiliser aux changements paraît également crucial dans l'offre de transport public. En effet, la dématérialisation de la billettique pourrait se faire d'une manière qui facilite l'acclimatation des personnes à ces nouvelles modalités. Les personnes les moins familières des supports magnétiques pourraient être accompagnées lors des premières validations, afin de lever certaines appréhensions.

Être averties des évolutions sur son territoire, c'est également mieux actualiser ses connaissances quant à ses opportunités d'approvisionnement. En milieu plus rural, les nouvelles offres commerciales et les ventes directes chez les producteurs sont portées à connaissance de manière informelle par le bouche-à-oreille. La proximité géographique ainsi que les réseaux d'interconnaissances facilitent la diffusion d'information. Or certaines personnes semblent exclues de ces réseaux de diffusion (Thébert, 2015). Un effort à l'échelle locale pourrait être fourni, afin de porter à connaissance les offres locales à l'ensemble des résident·es.

Dans certaines situations, les transformations sont telles qu'une prise d'information ne peut suffire à comprendre et s'adapter. Il devient ainsi nécessaire d'apprendre, de se former à de nouveaux usages, de développer ou d'affiner ses compétences pour pouvoir maintenir ses capacités d'agir.

Les évolutions des infrastructures routières pourraient également s'accompagner de modules de formation aux nouvelles règles de circulation. Par exemple, à l'époque où Madame Blaque passe le permis de conduire sur des routes de campagnes, les carrefours giratoires n'existent pas. Aujourd'hui, elle a peur de traverser ces intersections. Elle pense que reprendre des cours de conduite l'aiderait à dépasser cette peur et devenir plus confiante au volant. Les stages de remise à niveau de conduite proposés par certaines autoécoles, qui proposent des heures de formation à la conduite dans des situations de trafics particulières, de révision du Code de la route permettraient alors de rafraichir certains automatismes, mais également d'être plus en confiance et ainsi prolonger la mobilité automobile. Ces considérations rejoignent celles formulées par Dumas (2012) qui propose de « donner l'opportunité à certains moments clefs de réaliser un bilan de compétences » (p. 73) et des stages de remise à niveau. Le renoncement à conduire relevant d'un processus genré, le fait de fournir des outils aux personnes pour se former, ou de se rassurer pourrait d'une certaine manière contribuer à réduire les inégalités de genre. Siren et Haustein, (2016) considèrent ainsi que le renoncement peut dans une certaine mesure à un renoncement injuste. Inversement, ce bilan de compétences proposé peut aussi être un levier pour encourager un changement de mode de déplacements.

Nous avons rencontré des personnes adoptant une attitude volontaire face aux technologies numériques, mais qui ne disposent pas toujours des compétences techniques pour s'en servir. Les associations et les tiers lieux sont des ressources identifiées localement pour se former. Le renforcement et une plus grande visibilité de leurs actions pourraient permettre de toucher une part plus large de la population et ainsi réduire les inégalités entre les personnes qui disposent dans leur entourage, d'amies ou parents connectés et celles qui ne peuvent solliciter ces formateur·rices de circonstances. Par ces nouveaux usages, elles élargissent leurs capacités de s'approvisionner à l'ensemble des produits commercialisés en ligne. Fondevila Gascón et ses collègues (2015) révèlent également l'intérêt des personnes plus âgées à apprendre par et avec des personnes d'âges similaires afin de vivre une expérience commune et de se défaire d'un sentiment de honte face aux difficultés d'apprentissage. Ces formes d'apprentissage, observées durant notre enquête de terrain, nous semblent également pertinentes, nous le mentionnons plus tard.

Prendre en compte la diversité des points de vue et des besoins : la participation citoyenne et les associations locales comme ressources

Les remarques sur la participation des personnes plus âgées pour concevoir un service de mobilité à la demande adapté, en collaboration avec des personnes plus jeunes, peuvent être généralisées à une échelle plus large dans les projets d'aménagements urbains. Au-delà d'une simple sensibilisation

aux changements urbains, la consultation citoyenne pourrait se traduire par une plus grande participation des résident·es notamment les plus âgé·es aux projets d'aménagement. L'adaptation aux réalisations que portent les projets de réaménagement urbains est en effet plus facile lorsque les personnes se sentent impliquées dans le projet (Bentley, 2004). Mais au-delà des enjeux d'adaptation, une co-conception de l'espace fournit aux personnes plus âgées des capacités d'agir, de faire évoluer leur territoire selon leurs besoins, souvent ignorés. Pouchadon et Martin affirment ainsi que « la participation est le plus souvent conçue sous un angle technique et administratif. Dans le prisme de la dépendance, la personne âgée peine à s'émanciper et à devenir pleinement actrice des politiques et des projets locaux qui la concernent. » (Pouchadon & Martin, 2018, p.79). Il semble pourtant essentiel de ne pas se contenter d'une concertation publique, mais bien de développer des outils pour penser, avec la participation des personnes plus âgées, un territoire adapté au vieillissement.

Donner la parole aux femmes et hommes âgé·es, les laisser témoigner de leurs pratiques permet de déconstruire un point de vue stéréotypé sur l'expérience des femmes et des hommes plus âgé·es, souvent considéré·es comme vulnérables, homogènes sans tenir compte de la pluralité des personnalités, des envies et des besoins. Dans cette perspective, la démarche internationale Villes amies des aînés, portée par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) propose une adaptation des « structures et des services afin que les personnes âgées aux capacités et aux besoins divers puissent y accéder et y avoir leur place » (OMS, 2007, p. 1) dans une démarche de participation citoyenne. En France, la constitution du réseau Villes amies des aînés, à l'initiative de quelques villes françaises, rassemble une pluralité d'acteurs pouvant agir « plus ou moins directement sur les politiques de l'âge » (Viriot-Durandal & Scheider, 2016, p. 192). Bien qu'internationale, les démarches s'adaptent aux spécificités locales et s'appuient sur les caractéristiques territoriales particulières et la diversité des expériences du vieillissement. Ces démarches s'inscrivent alors dans un processus inclusif de prise en compte de besoins spécifiques de groupes de populations marginalisés (Viriot-Durandal & Scheider, 2016). En pensant la conception urbaine de manière ascendante (Lefebvre & Chapon, 2014) l'accent est porté sur le recueil de la parole des personnes plus âgées. Les dynamiques participatives peuvent alors prendre appui sur des réseaux et groupes de personnes déjà constitués sur un territoire, mais ne doivent pas effacer les expériences de personnes non intégrées dans ces réseaux (Giacomini & Lefebvre, 2018). Plus récemment, les méthodes de la participation citoyenne comme actions de la démarche VADA en Belgique sont discutées (Vanlierde & Houioux, 2021). Au vu des grandes inégalités de genre qui subsiste à la

vieillesse, il semblerait intéressant de croiser ces méthodes de mise en valeur des besoins des personnes plus âgées avec celles employées dans le champ des études féministes.

Par ailleurs, les collectivités rurales ou périurbaines sont en 2018 peu nombreuses à adhérer au réseau VADA, les principaux adhérents étant des villes de plus de 2 000 habitant·es (Giacomini & Lefebvre, 2018). Les enjeux spécifiques des territoires périurbains et ruraux semblent par conséquent être moins investis par la démarche. En milieu rural et urbain, la Fondation de France soutient alors les dynamiques de coopération en intégrant les personnes plus âgées dans des processus de co-production de solutions adaptées aux difficultés qu'elles rencontrent (Gestin, 2018).

Mais en définitive, beaucoup de personnes rencontrées dans le cadre de l'enquête de terrain n'ont pas attendu d'être invitées à le faire pour participer au développement de leur territoire. Nous avons en effet observé la grande capacité d'agir de certaines personnes qui s'investissent localement, notamment par le biais d'association. À travers leur engagement, les personnes âgées transforment leur environnement de résidence afin d'élargir les capacités d'agir de l'ensemble des résident·es. Soutenir ces associations apparaît essentiels à plusieurs niveaux. Les personnes engagées apportent des solutions adaptées aux besoins et préférences des résident·es plus âgées pour s'approvisionner, se déplacer, se former. De plus, en tant que structure identifiée et rassemblant une part non négligeable de personnes plus âgées d'un territoire, les associations peuvent être des relais intéressants pour récolter la parole, les besoins et les aspirations des personnes quant aux services d'aide à domicile dont elles souhaitent bénéficier. Les associations d'aide à domicile, telles que les associations locales du réseau de l'ADMR proposent un service « de proximité »⁶⁹ sur plusieurs communes ou quartiers. Il pourrait être intéressant d'envisager une collaboration entre les bénévoles de ces associations d'aide à domicile et les clubs de troisième âge locaux afin de concevoir des services d'accompagnement du vieillissement plus adaptés aux besoins des personnes âgées résidentes et aux particularités du territoire.

Par ailleurs, pour fonctionner, les associations ont besoin de différentes sources d'aides financières, matérielles et humaines extérieures et du travail bénévole bien souvent fourni par des personnes retraitées, souvent âgées de plus de 70 ans. En 2018, Gestin soulignait alors que « plus encore que la vulnérabilité des personnes âgées en milieu rural, c'est la fragilité des dynamiques collectives, associatives notamment – en milieu rural comme urbain – qui frappe aujourd'hui, dans un contexte de raréfaction des financements publics et de recentralisation de la décision publique (logique d'appel à projets, pour les Agences régionales de santé, notamment) » (Gestin, 2018, p. 129). Les

⁶⁹ Source : <https://www.admr.org/> consulté le 12 juillet 2024.

structures associatives qui représentent un point d'approvisionnement local : Amap, épiceries associatives, boutiques solidaires, reposent sur le travail bénévole de nombreuses personnes, très souvent retraitées et jusqu'à des âges avancés. L'épicerie associative Le Cabas semble être un exemple réussi d'initiative locale associative. Sa création repose sur un financement initial conséquent de fonds européens et d'un accompagnement d'un professionnel de la Chambre du Commerce et de l'Industrie. Par ailleurs, le local de l'épicerie, qui se trouve dans un bâtiment municipal, est mis à disposition gratuitement par la mairie. Nous comprenons alors que sans ce soutien, financier, humain et matériel, apporté par plusieurs instances publiques, à différentes échelles, Le Cabas n'aurait pas pu voir le jour.

Au sein de structures associatives se montent des initiatives de formation par les pairs au numérique. La présidente du club de troisième âge de Blaisy-Bas semble impatiente d'en apprendre davantage sur les usages du numérique. Un adhérent de l'association propose de partager ses connaissances techniques, devenant formateur pour l'occasion. Or, des moyens matériels sont nécessaires pour pouvoir apprendre à se servir d'internet. Il pourrait être pertinent d'être attentif à ces besoins spécifiques. Les formes d'autoformation ont été également observées au sein de l'association d'Arc-sur-Tille ou du tiers-lieu de Saint-Léonard-de-Noblat. Les femmes fréquentant ce tiers lieu mettent en avant l'intérêt des structures intergénérationnelles avec « un peu plus de mélange avec les plus jeunes », apprécié par plusieurs personnes rencontrées. Les relations intergénérationnelles, facilitées au sein de certaines associations, ont en effet une influence positive sur le bien-être des personnes, leur santé physique et mentale (Reisig & Fees, 2007). Les associations semblent relativement bien identifiées sur le territoire. Certaines proposent un panel d'activités très large, de loisir, sportives, culturelles, réservées aux personnes plus âgées ou intergénérationnelles, mais également des activités de services à la personne. Dans un premier temps, ces associations peuvent être fréquentées de manière récréative. Puis en vieillissant, elles peuvent se transformer en lieux ressources pour trouver des solutions lorsqu'il devient difficile de s'approvisionner. L'association d'Is-sur-Tille propose ainsi à ces adhérents un service de taxis pour se rendre au centre-bourg. Lorsque certaines adhérentes de l'Amap ne peuvent pas se déplacer, certaines bénévoles leur portent leurs commandes. Ces soutiens apportés sont le prolongement d'un fort investissement associatif. L'adhésion dans une association locale, qui n'a pas un objectif d'aide à la personne à proprement parler et dont le service de mobilité est disponible pour chaque membre de l'association, permet de dépasser les représentations négatives des aides publiques à la personne. Dans le cas de l'association d'Is-sur-Tille, un véhicule a été mis à disposition par la communauté de communes.

Au final, les associations semblent ainsi pallier un manque de service public, sur certains territoires, notamment en ce qui concerne la mobilité. Leur fonctionnement est assuré par le travail bénévole de personnes investies, majoritairement retraitées, souvent plus âgées. Nous pouvons nous interroger sur la pérennité de ces structures qui repose sur la bonne volonté de quelques personnes.

Références bibliographiques

- Adler, L. (2020). *La voyageuse de nuit*. Grasset. 224 p.
- Adorno, G., Fields, N., Cronley, C., Parekh, R., & Magruder, K. (2018). Ageing in a low-density urban city: Transportation mobility as a social equity issue. *Ageing and Society*, 38(2), 296-320. <https://doi.org/10.1017/S0144686X16000994>
- Aguilera, A., Baptiste, H., Feildel, B., & Huyghe, M. (2016). *Mobiter : mobilité et dynamique des territoires ruraux*. Rapport final programme de recherche. Predit. 132 p. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01823441>
- Aguilera, A., & Rallet, A. (2016). Mobilité connectée et changements dans les pratiques de déplacement. *Réseaux*, 200(6), 17-59. <https://doi.org/10.3917/res.200.0017>
- Ahern, A., & Hine, J. (2012). Rural transport – Valuing the mobility of older people. *Research in Transportation Economics*, 34(1), 27-34. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2011.12.004>
- Aitken, S. C. (1990). Local Evaluations of Neighborhood Change. *Annals of the Association of American Geographers*, 80(2), 247-267. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1990.tb00290.x>
- Akiyama, T. (1991). A Study of Handicap with the Elderly and their Trip Characteristics in Japanese Case. In : *Mobility and Transport for Elderly and Disabled Patients*. Routledge. 437-447.
- Akiyama, T., & Kim, J. (2005). Transportation Policies for the Elderly and Disabled in Japan. *International Journal of Urban Sciences*, 9(2), 87-98. <https://doi.org/10.1080/12265934.2005.9693575>
- Alauzet, A., & Pochet, P. (2013). Mobilité quotidienne des personnes en situation de handicap : que sait-on des effets de cumuls avec les inégalités socioéconomiques et territoriales ? Colloque international du Labex Futurs Urbains, Université Paris Est, Marne-la-Vallée, 16-18 janvier.
- Aldwin, C. M., & Levenson, M. R. (2001). Stress, coping, and health at midlife: A developmental perspective. In : *Handbook of midlife development*. John Wiley & Sons, Inc. 188-214.
- Aleti, T., Figueiredo, B., Martin, D. M., & Reid, M. (2023). Socialisation Agents' Use(fulness) for Older Consumers Learning ICT. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 20(3), 1715. <https://doi.org/10.3390/ijerph20031715>
- Alkire, S. (2008). Using the capability approach: prospective and evaluative analyses. *The capability approach: Concepts, measures and applications*, 26-50.
- Alsnih, R., & Hensher, D. A. (2003). The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37(10), 903-916. [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(03\)00073-9](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(03)00073-9)
- André, V., & Ille-Roussel, M. (2021). Les politiques d'adaptation de l'habitat des seniors en France et en Allemagne. *Gérontologie et société*, 43(165), 85-106. <https://doi.org/10.3917/g1.165.0085>
- Antoine, J. (2003). Un très bon public « cible » pour le marketing. *Gérontologie et société*, 26(106), 279-289. <https://doi.org/10.3917/g1.106.0279>
- Aouici, S., & Gallou, R. (2023). L'autonomie administrative à l'épreuve de la dématérialisation. *Revue des sciences sociales*, 70, 42-53.
- Appay, B. (2012). De l'autonomie émancipatrice à l'injonction d'autonomie. *Vie sociale*, 1(1), 29-40. <https://doi.org/10.3917/vsoc.121.0029>

- Aragau, C. (2019). Les campagnes périurbaines face au vieillissement en France métropolitaine. *Bulletin de l'association de géographes français. Géographies*, 96(4), 555-567. <https://doi.org/10.4000/bagf.5852>
- Ariza-Álvarez, A., Arranz-López, A., & Soria-Lara, J. A. (2019). Comparing walking accessibility variations between groceries and other retail activities for seniors. *Research in Transportation Economics*, 100745. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2019.100745>
- Attias-Donfut, C. (2001). Sexe et vieillissement. In : *La dialectique des rapports hommes-femmes*. Presses Universitaires de France. 197-215.
- Authier, J.-Y., Belton Chevallier, L., & Cacciari, J. (2022). Éditorial. Pour une étude des socialisations aux et par les mobilités dans l'espace. *Espaces et sociétés*, 184-185(1-2), 9-16. <https://doi.org/10.3917/esp.184.0009>
- Babayou, P., Volatier, J.-L., (1998). Prospective de la mobilité locale. *Crédoc. Collection des rapports* (186). 250 p.
- Bacconnier-Baylet, S., Chaudet, B., & Madoré, F. (2018). Les modes de vie dans les ensembles résidentiels pour personnes âgées autonomes. *Gérontologie et société*, 40(156), 199-216. <https://doi.org/10.3917/gs1.156.0197>
- Bages, R., & Rieu, A. (1988). Spécificité du mode d'approvisionnement alimentaire des agriculteurs. *Ethnologie française*, 18(4), 358-365.
- Barrère-Maurisson, M.-A. (2012). L'évolution des rôles masculin et féminin au sein de la famille. *Les Cahiers français : documents d'actualité*, (371), 22-29.
- Barth, I., & Anteblian, B. (2010). Seniors, grande distribution et courses ordinaires. *Gérontologie et société*, 33(135), 83-113. <https://doi.org/10.3917/gs.135.0083>
- Barthe, J.-F., Clément, S., & Drulhe, M. (1990). Vieillesse ou vieillissement? Les processus d'organisation des modes de vie chez les personnes âgées. *International Review of Community Development / Revue internationale d'action communautaire*, 23, 35-46. <https://doi.org/10.7202/1033992ar>
- Barthes, A. (2008). L'évolution récente commerces ruraux (1980-2005). In : *Vivre en Haute Provence Alpine*. Université de Provence. 133-142. <https://shs.hal.science/halshs-00388551>
- Beauchamps, M., & Trelu, H. (2017). Accéder aux ressources sociales en milieu rural : Vie quotidienne et sociabilités à l'heure d'Internet dans une petite commune. *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, (31-3/4), 433-462. <https://doi.org/10.4000/netcom.2781>
- Béji-Bécheur, A., & Dias Campos, R. (2008). Chapitre 3. La méthode des itinéraires. In : *À la recherche du consommateur : Nouvelles techniques pour mieux comprendre le client*. Dunod. 51-70. <https://doi.org/10.3917/dunod.dion.2009.01.0051>
- Belton Chevallier, L., de Coninck, F., & Motte-Baumvol, B. (2016). La durabilité du périurbain dépendant de l'automobile au regard des pratiques d'achat en ligne des ménages. *Géographie, économie, société*, 18(1), 141-165. <https://doi.org/10.3166/ges.18.141-165>
- Belton, L., & de Coninck, F. (2007). Des frontières et des liens. Les topologies du privé et du professionnel pour les travailleurs mobiles. *Réseaux*, 140(1), 67-100.
- Belton Chevallier, L. (2015). Prendre en compte l'immobilité dans les imaginaires de la mobilité. Illustration à partir de femmes modestes périurbaines. *SociologieS*. <https://doi.org/10.4000/sociologies.5155>

- Belton Chevallier, L., de Coninck, F., & Motte-Baumvol, B. (2015). Achats en ligne et proximités périurbaines. Construire les proximités dans un monde global, 8e journées de la proximité : enjeux territoriaux, organisationnels et sociétaux, Université de Tours, Tours, 20-22 mai. <https://hal.science/hal-01216333>
- Belton Chevallier, L., Motte-Baumvol, B., Belin-Munier, C., Carrouet, G., Chrétien, J., Dablanç, L., de Coninck, F., Fortin, F., Jégou, A., Morganti, E., Reinhard, N., & Thévenin, T. (2014). Les effets de la vente en ligne sur les inégalités territoriales d'accès au commerce. Vers un nivellement des disparités urbain-périurbain ? Rapport de Recherche. PUCA, Université de Bourgogne. 189 p. <https://hal.science/hal-01108851>
- Ben Salah, H., Wernli, B., & Henchoz, C. (2017). Les nouvelles masculinités en Suisse : Une approche par l'idéologie de genre et la répartition du travail rémunéré et non rémunéré au sein des couples. *Enfances Familles Générations*. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine, (26). <https://journals.openedition.org/efg/1315>
- Benedetto-Meyer, M., & Boboc, A. (2019). Accompagner la « transformation digitale » : Du flou des discours à la réalité des mises en œuvre. *Travail et Emploi*, (159), 93-118. <https://doi.org/10.4000/travailemploi.9391>
- Benlahrech, N., Ruyet, A. L., Livebardon, C., & Dejeammes, M. (2001). La mobilité des personnes âgées : Analyse des enquêtes ménages déplacements. Certu. Rapport d'étude : transport et mobilité. 52p. <https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150415>
- Bensadon, D., & Chapon, P.-M. (2012). 10 propositions pour adapter les territoires au vieillissement démographique. Les éditions de l'APIL. 113 p.
- Bentley, I. (2004). *Urban Transformations: Power, People and Urban Design*. Routledge. 320 p.
- Bereni, L., Chauvin, S., Jaunait, A., & Revillard, A. (2008). *Introduction aux gender studies : manuel des études sur le genre*. Brussel : De Boeck. 246 p.
- Berger, M., Aragau, C., & Rougé, L. (2019). Mobilités et immobilités des périurbains franciliens : Effets de genre, effets de classe, effets de génération ? In : *Mobilités : Toutes et tous égaux ?* 15-42. UGA Éditions. 15-42. <https://books.openedition.org/ugaeditions/17695>
- Berger, M., Bouleau, M., & Mangeney, C. (2015). Les périurbains franciliens : Vers de nouveaux comportements de mobilité ? *EchoGéo*, (34). <https://doi.org/10.4000/echogeo.14399>
- Berger, M. L. (1986). Women drivers!: The emergence of folklore and stereotypic opinions concerning feminine automotive behavior. *Women's Studies International Forum*, 9(3), 257-263. [https://doi.org/10.1016/0277-5395\(86\)90061-0](https://doi.org/10.1016/0277-5395(86)90061-0)
- Berger, M., Rougé, L., Thomann, S., & 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), 53-67. <https://doi.org/10.4000/eps.3912>
- Berger, M., Rougé, L., Thomann, S., Thouzellier, C., Aragau, C., Bacconnier-Baylet, S., Grésillon, L., Morel-Brochet, A., & Luxembourg, N. (2008). Vieillir en pavillon : Mobilités et immobilités des personnes âgées dans l'espace périurbain. Rapport de Recherche. PUCA. 226 p. <https://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/rapport-vieillir-en-pavillon-personnes-agees2008.pdf>
- Bergström, M. (2018). De quoi l'écart d'âge est-il le nombre ? L'apport des big data à l'étude de la différence d'âge au sein des couples. *Revue française de sociologie*, 59(3), 395-422. <https://doi.org/10.3917/rfs.593.0395>

- Berroir, S., Delage, M., Fleury, A., Fol, S., Guérois, M., Maulat, J., Raad, L., & Vallée, J. (2017). Mobilité au quotidien et ancrage local dans les espaces périurbains. *Annales de géographie*, 713(1), 31-55. <https://doi.org/10.3917/ag.713.0031>
- Berton, F., Loison-Leruste, M., & Rist, B. (2018). Introduction. In : Tous autonomes ! Injonction des politiques sociales ou fabrication collective. Presses universitaires du Septentrion. 17-30. <https://books.openedition.org/septentrion/25395>
- Besozzi, T., & Marchal, H. (2017). Le « petit monde » de personnes âgées dans un centre commercial. Détournement de l'espace et don de relation. *Ethnologie française*, 47(3), 531-542. <https://doi.org/10.3917/ethn.173.0531>
- Bezirgani, A., & Lachapelle, U. (2021a). Online grocery shopping for the elderly in Quebec, Canada: The role of mobility impediments and past online shopping experience. *Travel Behaviour and Society*, 25, 133-143. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2021.07.001>
- Bezirgani, A., & Lachapelle, U. (2021b). Qualitative study on factors influencing aging population's online grocery shopping and mode choice when grocery shopping in person. *Transportation Research Record*, 2675(1), 79-92. <https://doi.org/10.1177/0361198120964790>
- Biarrotte, L. (2021). Déconstruire le genre des pensées, normes & pratiques de l'urbanisme. Thèse de doctorat. Université Paris-Est. 564 p. <https://theses.hal.science/tel-03621605>
- Bier, N., Rialle, V., Djellal, A., Jean, M., Brissonneau, C., & Williams-Jones, B. (2022). La personne âgée « assistée technologiquement » : quels défis éthiques ? *Canadian Journal of Bioethics / Revue canadienne de bioéthique*, 5(2), 171-183. <https://doi.org/10.7202/1089799ar>
- Bigo, M., & Depeau, S. (2014). L'inclusion à la ville des personnes âgées : entre déprise et citadinité. L'exemple des promenades balnéaires. *Norois, Environnement, aménagement, société*, 232, 11-22. <https://doi.org/10.4000/norois.5135>
- Bigot, R. (2003). La consommation " engagée " : mode passagère ou nouvelle tendance de la consommation ? *Crédoc. Collection des rapports* (229). 53 p.
- Billette, V., & Lavoie, J.-P. (2010). Introduction - Vieillesse, exclusions sociales et solidarités. In : *Vieillir au pluriel. Perspectives sociales*. Presses de l'Université du Québec. 35-56.
- Billette, V., Lavoie, J.-P., Séguin, A.-M., & Van Pevenage, I. (2012). Réflexions sur l'exclusion et l'inclusion sociale en lien avec le vieillissement. L'importance des enjeux de reconnaissance et de redistribution. *Frontières*, 25(1), 10-30. <https://doi.org/10.7202/1018229ar>
- Billette, V., Marier, P., & Séguin, A.-M. (2018). Les vieillissements sous la loupe. Entre mythes et réalités. Presses de l'Université de Laval. 296 p.
- Blanc, A. (2015). *Sociologie du handicap*. Armand Colin. 224 p.
- Blanc, A. (2023). *Considérant le handicap*. Presses Universitaires Grenoble. 464 p.
- Blanchet, M. (2017). *Atlas des séniors et du grand âge en France : 100 cartes et graphiques pour analyser et comprendre*. Presses de l'EHEESP. 120 p.
- Blanchet, M. (2018). Gérontocroissance et territoires : Quel potentiel pour la silver économie ? *Population & Avenir*, 739(4), 4-7. <https://doi.org/10.3917/popav.739.0004>
- Blanchet, A., & Gotman, A. (2007). *L'entretien* (2e éd.). Armand Collin. 126 p.
- Blanchet, M., Pihet, C., & Chapon, P.-M. (2017). Vieillesse et territoires : cadres théoriques et enjeux empiriques. *Retraite et société*, 76(1), 19-41. <https://doi.org/10.3917/rs1.076.0019>

- Bléhaut, M., Clerget, J., Serreau, M., & Plantard, P. (2022). La société numérique française : Définir et mesurer l'éloignement numérique. Rapport ANCT, Crédoc, Université Rennes 2 CREADM@rsouin. 75 p. https://labo.societenumerique.gouv.fr/documents/24/Rapport_ANCT_la_societe_numerique_francaise_2022.pdf
- Blein, L., Lavoie, J.-P., Guberman, N., & Olazabal, I. (2009). Vieilliront-ils un jour ? Les baby-boomers aidants face à leur vieillissement. *Lien social et Politiques*, 62, 123-134. <https://doi.org/10.7202/039319ar>
- Blum, F. (2004). Réflexions sur les usages sexués de l'automobile en France aux XIXe et XXe siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité ? *Histoire urbaine*, 11(3), 55-79. <https://doi.org/10.3917/rhu.011.0055>
- Böcker, L., van Amen, P., & Helbich, M. (2017). Elderly travel frequencies and transport mode choices in Greater Rotterdam, the Netherlands. *Transportation*, 44(4), 831-852. <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9680-z>
- Bodier, M. (1999). Les effets d'âge et de génération sur le niveau et la structure de la consommation. *Économie et Statistique*, 324(1), 163-180. <https://doi.org/10.3406/estat.1999.6217>
- Bondue, J.-P. (2004). Temps des courses, course des temps. *USTL*. 340 p.
- Bonnet, C., Butard, A., Foglia, T., Griffond-Boitier, A., Lambert, B., Martin, Y., Prévitali, C., & Sposito-Tourier, M. (2022). MOBIPRIM PA BFC. Accès aux soins primaires et mobilités en Bourgogne-Franche-Comté : Caractérisation et qualification des territoires de proximité ruraux et des populations âgées fragilisées. Rapport ORS Bourgogne Franche-Comté. 55 p. <https://www.orsbfc.org/wp-content/uploads/2023/07/Rapport-Mobiprim-PA-BFC.pdf>
- Bonnin-Oliveira, S., Berger, M., Aragau, C., Rougé, L., Desbordes, F., Thouzellier, C., Desponds, D., Escaffre, F., & Jaillet, M.-C. (2014). Les « pôles secondaires » dans la réorganisation des mobilités : Maturité et durabilité des espaces périurbains ? In : *Vivre en ville hors des villes : synthèse du programme de recherche : la mobilité et le péri-urbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie péri-urbains*. PUCA. 29-41. <https://shs.hal.science/halshs-00983951>
- Bonvalet, C., & Ogg, J. (2010). *Les baby-boomers : Une génération mobile*. Aube. 258 p.
- Boudokhane, F. (2006). Comprendre le non-usage technique : réflexions théoriques. *Les Enjeux de l'information et de la communication*, (1), 13-22. <https://doi.org/10.3917/enic.006.0013>
- Bouquet, B. (2018). Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural. Rapport du CGAAER et de l'Igas, 2009. Synthèse. *Vie sociale*, 22(2), 145-150. <https://doi.org/10.3917/vsoc.182.0145>
- Bourdeloie, H., & Boucher-Petrovic, N. (2014). Usages différenciés des TIC chez les seniors au prisme de l'âge, du genre et de la classe sociale. *tic&société*, 8(1-2). <https://doi.org/10.4000/ticetsociete.1433>
- Bozon, M. (1990). Les femmes et l'écart d'âge entre conjoints : une domination consentie. I. Types d'union et attentes en matière d'écart d'âge. *Population*, 45(2), 327-360. <https://doi.org/10.2307/1533376>
- Bozon, M., Gaymu, J., & Lelièvre, É. (2018). L'expérience du vieillissement autour de la soixantaine en France. Âge subjectif et genre. *Ethnologie française*, 48(3), 401-412. <https://doi.org/10.3917/ethn.183.0401>
- Brice Mansencal, L., Bornet, J., Croutte, P., Hoibian, S., Jauneau-Cottet, P., Müller, J., Ponton, C., Thomas, A., & Wang, L. (2024). Baromètre du numérique 2023. La diffusion des technologies de l'information et de la communication dans la société. Crédoc, Arcep, Arcom, CGE, ANCT. 332 p.

- Broomberg, J. (2003). Les chiffres de ... la mobilité pour achats à travers les enquêtes globales de transport en Île-de-France de 1976 à 2001. *Transports urbains*, 105(2), 31-32. <https://doi.org/10.3917/turb.105.0031>
- Brotcorne, P. (2019). Fracture numérique : de quelles inégalités est-elle le nom ? In : Place de la Promotion de la Santé à l'école dans la société numérique. Perwez : Association Professionnelle des Médecins Scolaires. https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal%3A254173/datastream/PDF_01/view
- Brotcorne, P., & Valenduc, G. (2009). Les compétences numériques et les inégalités dans les usages d'internet. Comment réduire ces inégalités ? *Les Cahiers du numérique*, 5(1), 45-68.
- Brousse, C. (2015). Travail professionnel, tâches domestiques, temps « libre » : quelques déterminants sociaux de la vie quotidienne. *Économie et Statistique*, 478(1), 119-154. <https://doi.org/10.3406/estat.2015.10560>
- Brousse, C., Ferrante, A., & Turner, L. (2015). Le temps des courses depuis 1974. De moins en moins fréquentes et toujours plus longues le samedi. *Insee Première*, (1533).
- Buhnik, S. (2019). Vieillesse en ville et villes en vieillissement. *L'Information géographique*, 83(2), 122-139. <https://doi.org/10.3917/lig.902.0122>
- Burkhardt, J. E. (1999). Mobility changes: Their nature, effects, and meaning for elders who reduce or cease driving. *Transportation Research Record*, 1671(1), 11-18. <https://doi.org/10.3141/1671-03>
- Burton-Jeangros, C., Hummel, C., & Riom, L. (2017). Vieillesse et espaces urbains. Université de Genève. 157 p. <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:96106>
- Cadestin, C., Dejoux, V., & Armoogum, J. (2013). Mobilité et handicap : quelle perception du déplacement ? *Populations vulnérables*, 1, 131-159. <https://doi.org/10.4000/popvuln.1999>
- Cailly, L., & Dodier, R. (2007). La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre. *Norois, Environnement, aménagement, société*, 205, 67-80. <https://doi.org/10.4000/norois.1266>
- Cailly, L., Huyghe, M., & Oppenchaim, N. (2020). Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements ? *Flux*, 3(121), 52-66. <https://doi.org/10.3917/flux1.121.0052>
- Cailly, L., Huyghe, M., & Oppenchaim, N. (2022). Trajectoires mobilitaires et résidentielles des habitants du périurbain et du rural : des socialisations tout au long de la vie. *Espaces et sociétés*, 184-185(1-2), 17-32. <https://doi.org/10.3917/esp.184.0017>
- Calasanti, T., & King, N. (2022). Vieillesse réussie, âgisme et persistance des rapports d'âge et de genre. *Nouvelles Questions Féministes*, 41(1), 16-31. <https://doi.org/10.3917/nqf.411.0016>
- Cambois, E., Désesquelles, A., & Ravaud, J.-F. (2003). Femmes et hommes ne sont pas égaux face au handicap. *Population & Sociétés*, 386(1), 1-4. <https://doi.org/10.3917/popsoc.386.0001>
- Cambois, E., Laborde, C., & Robine, J.-M. (2008). La « double peine » des ouvriers : plus d'années d'incapacité au sein d'une vie plus courte. *Population & Sociétés*, 441(1), 1-4. <https://doi.org/10.3917/popsoc.441.0001>
- Cambois, E., & Robine, J.-M. (2001). Apport des indicateurs d'espérance de vie sans incapacité à l'étude des inégalités sociales de santé. *Santé Publique*, 13(2), 137-149. <https://doi.org/10.3917/spub.012.0137>

- Cambois, E., & Robine, J.-M. (2017). L'allongement de l'espérance de vie en Europe. *Revue européenne des sciences sociales. European Journal of Social Sciences*, 55(1), 41-67. <https://doi.org/10.4000/ress.3744>
- Cao, X., Mokhtarian, P. L., & Handy, S. L. (2010). Neighborhood design and the accessibility of the elderly: an empirical analysis in Northern California. *International Journal of Sustainable Transportation*, 4(6), 347-371. <https://doi.org/10.1080/15568310903145212>
- Capuano, C. (2019). Que faire des vieux ? Une question historique. *Constructif*, 53(2), 25-30. <https://doi.org/10.3917/const.053.0025>
- Capuano, C. (2021). *Le maintien à domicile : Une histoire transversale (France, XIXe-XXIe siècle)*. Rue d'Ulm. 112 p.
- Caradec, V. (1999). Vieillesse et usage des technologies. Une perspective identitaire et relationnelle. *Réseaux. Communication - Technologie - Société*, 17(96), 45-95. <https://doi.org/10.3406/reso.1999.1059>
- Caradec, V. (2001). « Personnes âgées » et « objets technologiques » : une perspective en termes de logiques d'usage. *Revue française de sociologie*, 42(1), 117-148. <https://doi.org/10.2307/3322806>
- Caradec, V. (2007). L'expérience du veuvage. *Gérontologie et société*, 30(121), 179-193. <https://doi.org/10.3917/g.s.121.0179>
- Caradec, V. (2012). Vieillir après la retraite, une expérience genrée. *Sociologies*. <https://doi.org/10.4000/sociologies.4125>
- Caradec, V. (2015). *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*. Armand Collin. 127 p.
- Caradec, V. (2018). Intérêt et limites du concept de déprise. Retour sur un parcours de recherche. *Gérontologie et société*, 40(155), 139-147. <https://doi.org/10.3917/g.s.155.0139>
- Cardon, P. (2008). Vieillesse et alimentation : les effets de la prise en charge à domicile. *INRA Sciences Sociales*, (2). <https://doi.org/10.22004/ag.econ.133231>
- Cardon, P. (2009). « Manger » en vieillissant pose-t-il problème ? Veuvage et transformations de l'alimentation de personnes âgées. *Lien social et Politiques*, (62), 85-95. <https://doi.org/10.7202/039316ar>
- Carrère, A., & Roy, D. (2023). Le « vieillir chez soi », une alternative aux Ehpad ? *The Conversation*. <http://theconversation.com/le-vieillir-chez-soi-une-alternative-aux-ehpad-201827>
- Castra, M. (2013). Socialisation. *Sociologie. Les 100 mots de la sociologie*. <https://journals.openedition.org/sociologie/1992>
- Cavalli, S., & Lalive d'Épinay, C. J. (2008). L'identification et l'évaluation des changements au cours de la vie adulte. *Swiss Journal of Sociology*, 34(3), 453-472.
- Cerdà Beneito, G., Gallez, C., Pelgrims, C., & Quillerier, T. (2023). Introduction collective à la journée d'études "Genre, Féminismes et Mobilité" : Enjeux sociaux et politiques des problématiques de genre, théories des études de genre et épistémologies féministes, enjeux pour la recherche et l'enseignement. Journée d'études "Genre, Féminismes et Mobilité", Collectif de Recherche et d'Action Féministe (CRAF), Laboratoire Ville Mobilité Transport, Champs-sur-Marne (Marne-la-Vallée), 6 octobre.
- Cerema. (2022). *Mobilités du quotidien. Comprendre les années 2010-2020 pour appréhender demain*. Cerema. 256 p.

- Chabaud-Rychter, D., Fougeyrollas-Schwebel, D., & Sonthonnax, F. (1985). *Espace et temps du travail domestique*. Librairie des Meridiens. 156 p.
- Chapon, P.-M., Renard, F., Gueslot, J., Dautan, M., Robert, P., & Guérin, O. (2011). Analyse des territoires de vie et de la mobilité de personnes âgées au moyen de traceurs GPS. *Annales de géographie*, (679), 320-333. <https://doi.org/10.3917/ag.679.0320>
- Chapon, P. M., Codaccioni, M., & Renard, F. (2013). Vieillir en ville, enjeux et stratégies. *Études foncières*, (164), 29-35.
- Charmarkeh, H. (2015). Les personnes âgées et la fracture numérique de « second degré » : l'apport de la perspective critique en communication. *Revue française des sciences de l'information et de la communication*, 6. <https://doi.org/10.4000/rfsic.1294>
- Charpentier, M., Billette, V., Lavoie, J.-P., & Guberman, N. (2010). *Vieillir au pluriel. Perspectives sociales*. Presses de l'Université du Québec. 500 p.
- Charpentier, M., & Quéniart, A. (2001). Vieilles, et après ! Femmes, vieillissement et société. *Remue-Ménage*. 294 p.
- Charpentier, M., Quéniart, A., & Jacques, J. (2008). Femmes, militance et vieillissement. *Amnis. Revue d'études des sociétés et cultures contemporaines Europe/Amérique*, 8. <https://doi.org/10.4000/amnis.583>
- Charrel, M. (2021). Qui a peur des vieilles ? *Les Pérégrines*. 288 p.
- Chaudet B., (2012). Les territoires du « bien vieillir » au prisme de la mobilité quotidienne des personnes âgées. In : *Les défis territoriaux face au vieillissement*. La Documentation Française. 17-30.
- Chaze, M. (2009). La petite ville, un espace adapté à la rétraction de l'univers commercial des personnes âgées ? Colloque « Vivre le vieillir : des mots, des lieux, des actes », Université de Toulouse, Toulouse, 11-13 mars. <https://hal.uca.fr/hal-02508576>
- Chemla, G. (1997). La recomposition du commerce creusois au début des années 90. In : *Les nouveaux acteurs du commerce et leurs stratégies spatiales : actes du Colloque européen de Brest* Université de Bretagne occidentale, 33-62.
- Cheng, L., De Vos, J., Shi, K., Yang, M., Chen, X., & Witlox, F. (2019). Do residential location effects on travel behavior differ between the elderly and younger adults? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 73, 367-380. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.07.015>
- Chenu, A. (2001). Vieillissement, genre et inégalités sociales dans la France des années 1980-1990 : le prisme des emplois du temps. *Cahiers du Genre*, 31(2), 9-38. <https://doi.org/10.3917/cdge.031.0009>
- Chessel, M.-E., & Cochoy, F. (2004). Autour de la consommation engagée : Enjeux historiques et politiques. *Sciences de la Société : Les cahiers du LERASS*, (62), 3-14.
- Chevalier, L. (2022). Christophe Capuano. Le maintien à domicile. Une histoire transversale (France, XIXe-XXIe siècle). *Le carnet du mouvement social*, (279). <https://lms.hypotheses.org/12312>
- Chevalier, S. (2007). « Shopping » à la française : approvisionnement alimentaire et sociabilité. *Horizontes Antropológicos*, 13(28), 65-86. <https://doi.org/10.1590/S0104-71832007000200004>

- Chibane, S. R. (2018). Disparités socio-spatiales d'accès à pied des personnes âgées aux services de santé au sein de la Région Rhône-Alpes. *Management & Avenir - Santé*, 2(4), 73-97. <https://doi.org/10.3917/mavs.004.0073>
- Choi, M., & Mezuk, B. (2013). Aging without driving: Evidence from the Health and Retirement Study, 1993 to 2008. *Journal of Applied Gerontology*, 32(7), 902-912. <https://doi.org/10.1177/0733464812441502>
- Choo, S., Sohn, D., & Park, M. (2016). Mobility characteristics of the elderly: A case for Seoul Metropolitan Area. *KSCE Journal of Civil Engineering*, 20(3), 1023-1031. <https://doi.org/10.1007/s12205-016-0651-x>
- Chottin, M. (2023). Le handicap. In : *Un Monde commun. Les savoirs des sciences humaines et sociales*. CNRS Editions. 270-273. <https://books.openedition.org/editionscnrs/57688>
- Clément, S. (2005). Les objets techniques dans les processus de négociation du vieillissement. In : *Technologies urbaines, vieillissement et handicap*. Editions ENSP. 99-108.
- Clément, S., Drulhe, M., Mantovani, J., & Membrado, M. (2018). Genèse de la déprise. *Gérontologie et société*, 40(155), 27-32. <https://doi.org/10.3917/g1.155.0027>
- Clément, S., & Mantovani, J. (1999). Les déprises en fin de parcours de vie. *Gérontologie et société*, 22(90), 95-108. <https://doi.org/10.3917/g1.090.0095>
- Clément, S., Membrado, M., & Mantovani, J. (1996). Vivre la ville à la vieillesse : se ménager et se risquer. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 73(1), 90-98. <https://doi.org/10.3406/aru.1996.2010>
- Collet, R., Madre, J. L., & Hivert, L. (2013). Diffusion de l'automobile en France : vers quels plafonds pour la motorisation et l'usage ? *Économie et statistique*, 2013(457-458), 123-139.
- Cornet, G., & Carré, M. (2008). Technologies pour le soin, l'autonomie et le lien social des personnes âgées : quoi de neuf ? *Gérontologie et société*, 31(126), 113-128. <https://doi.org/10.3917/g1.126.0113>
- Cornut, B. (2017). *Le Peak car en Ile-de-France : Étude de l'évolution de la place de l'automobile et de ses déterminants chez les franciliens depuis les années 1970*. Thèse de doctorat. Université Paris-Est. 305 p. <https://hal.science/tel-01764230>
- Coutras, J. (1993). La mobilité des femmes au quotidien : un enjeu des rapports sociaux de sexes ? *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 59(1), 163-170. <https://doi.org/10.3406/aru.1993.1738>
- Coutras, J. (1997). La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques. *Recherches féministes*, 10(2), 77-90. <https://doi.org/10.7202/057936ar>
- Cumming, E., & Henry, W. E. (1962). The process of disengagement. *The Journal of Nervous and Mental Disease*, 134(4), 377.
- Dabholkar, P. A., Michelle Bobbitt, L., & Lee, E. (2003). Understanding consumer motivation and behavior related to self-scanning in retailing: implications for strategy and research on technology-based self-service. *International Journal of Service Industry Management*, 14(1), 59-95. <https://doi.org/10.1108/09564230310465994>
- Daguet, F. (2016). De plus en plus de couples dans lesquels l'homme est plus jeune que la femme. *Insee première*, (1613).

- Danieli, A. (2023). Le paiement dans les petits commerces. Entre argent liquide et argent dématérialisé. *Réseaux*, 238-239(2-3), 119-152. <https://doi.org/10.3917/res.238.0119>
- Darmon, M. (2016). 4. Socialisation continue et transformation de l'individu : une grille d'analyse. In : *La socialisation* (3e édition). Armand Colin. 99-122. <https://www.cairn.info/la-socialisation--9782200601423-p-99.htm>
- Daumas, J.-C. (2006). Consommation de masse et grande distribution. Une révolution permanente (1957-2005). *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 91(3), 57-76. <https://doi.org/10.3917/ving.091.76>
- Daumas, J.-C. (2018). Les Trente Glorieuses ou le bonheur par la consommation. *Revue Projet*, 367(6), 6-13. <https://doi.org/10.3917/pro.367.0006>
- Daumas, J.-C. (2020a). Les grandes surfaces : de l'invention du discount à l'essor du e-commerce (France, 1945-2019). In : *Les révolutions du commerce. France, XVIIIe-XXIe siècle*, Presses universitaires de Franche-Comté, 267-292. <https://univ-fcomte.hal.science/hal-03248335/document>
- Daumas, J.-C. (2020b). *Les révolutions du commerce, France, XVIIIe-XXIe siècle*. Presses universitaires de Franche-Comté. 315 p.
- Davezies, L. (2008). *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*. Seuil. La République des idées. 96 p.
- de Certau, M. (1980). *L'invention du quotidien, tome 1 : Arts de faire*. Union générale d'éditions. 374 p.
- de Coninck, F. (2010). L'achat en ligne, un nouveau rapport à l'espace de la consommation. *Sociologies pratiques*, 20(1), 51-62. <https://doi.org/10.3917/sopr.020.0051>
- Delaunay-Berdai, I. (2004). Le veuvage précoce en France : les raisons d'un oubli. *Revue des politiques sociales et familiales*, 76(1), 107-112. <https://doi.org/10.3406/caf.2004.2793>
- Delbès, C., & Gaymu, J. (2002). Le choc du veuvage à l'orée de la vieillesse : vécus masculin et féminin. *Population*, 57(6), 879-909. <https://doi.org/10.3917/popu.206.0879>
- Delias, L. (2019). Les facteurs de l'autonomie face à l'informatique connectée chez les retraités français. *RESET. Recherches en sciences sociales sur Internet*, (8). <https://journals.openedition.org/reset/1321>
- Delias, L. (2021). Vieillesse et usages numériques. *Terminal. Technologie de l'information, culture & société*, 131. <https://doi.org/10.4000/terminal.7867>
- Delm, M. (2017). Liens tenus, familiarité publique et capital social face au vieillissement. In : *Vieillesse et espaces urbains*. Université de Genève. 57-76.
- Delphy, C. (1980). The main enemy. *Feminist Issues*, 1(1), 23-40.
- Dembo, A., & Duchon, P. (2013). Plus forte fréquentation des commerces de proximité, de surgelés et du hard-discount. *Consommation et modes de vie*, (263).
- Dembo, A., Bourdon, S., Fourniret, A., Mathe, T. (2017). Comportements et attitudes des consommateurs à l'égard du commerce alimentaire. *Crédoc. Cahier de recherche (C336)*. 39 p.
- Demoli, Y. (2014). Les femmes prennent le volant. Diffusion du permis et usage de l'automobile auprès des femmes au cours du XXe siècle. *Travail, genre et sociétés*, 32(2), 119-140. <https://doi.org/10.3917/tgs.032.0119>

- Demoli, Y. (2017). Prendre ou laisser le volant. L'enracinement social de la pratique de la conduite automobile. *RTS. Recherche, transports, sécurité*, 2017(01-02), 83-101. <https://doi.org/10.4074/S0761898017002072>
- Demoli, Y., & Gilow, M. K. (2019). Mobilité parentale en Belgique : question de genre, question de classe. *Espaces et sociétés*, 176-177(1-2), 137-154. <https://doi.org/10.3917/esp.176.0137>
- Demoli, Y., & Lannoy, P. (2019). *Sociologie de l'automobile*. La Découverte. 128 p.
- Deparis, M., & Voropanova, E. (2018). Le rapport à l'espace et au temps du consommateur connecté en mobilité. In : *Retailing et localisation. Une approche multidisciplinaire*. Presses universitaires de Provence. 325-343. <http://books.openedition.org/pup/31683>
- Deprez, S. (2016). De l'affirmation d'une distribution alimentaire connectée. *Nouvelles pratiques d'achats, nouveaux enjeux territoriaux. Netcom. Réseaux, communication et territoires*, (30-1/2), 81-118. <https://doi.org/10.4000/netcom.2342>
- Deprez, S. (2017). Les drives : une proximité renforcée ou réinventée ? Quand la distribution alimentaire connectée réécrit les territoires d'approvisionnement des consommateurs. *Flux*, 3-4(109-110), 102-117. <https://doi.org/10.3917/flux1.109.0102>
- Deprez, S. (2019). L'approvisionnement alimentaire des ménages : de nouvelles hybridations portées par le numérique, des pratiques d'achats et de consommation redéfinies par le commerce connecté. *Géocarrefour*, 93(2). <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.13710>
- Desaegher, C., & Siouffi, B. (1993). La VPC : une révolution sous le signe de la technologie. *Entreprises et histoire*, (2), 55-69.
- Desjeux, D. (2006). La méthode des itinéraires : une approche microsociale. In : *La consommation*. Presses Universitaires de France. 89-111. <https://www.cairn.info/la-consommation--9782130535317-p-89.htm>
- Desse, R.-P. (1999). La mobilité des consommateurs et les nouveaux espaces commerciaux. *Espace, populations, sociétés*, 17(2), 281-289. <https://doi.org/10.3406/espos.1999.1891>
- Desse, R.-P., & Lestrade, S. (2016). *Mutations de l'espace marchand*. Presses Universitaires de Rennes. 428 p.
- Dethoor, A., Hainselin, M., & Duclos, H. (2021). Vers une approche multidimensionnelle de l'autonomie. *Revue de neuropsychologie*, 13(1), 29-33. <https://doi.org/10.1684/nrp.2021.0616>
- Devlin, A., & McGillivray, J. (2016). Self-regulatory driving behaviours amongst older drivers according to cognitive status. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 39, 1-9. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.02.001>
- Dobbs, L. (2005). Wedded to the car: Women, employment and the importance of private transport. *Transport Policy*, 12(3), 266-278. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2005.02.004>
- Dodier, R. (2007). Les périurbains et la ville : entre individualisme et logiques collectives. *Itinéraires croisés en Pays de la Loire. Les Annales de la Recherche Urbaine*, (102), 31-39. <https://doi.org/10.3406/aru.2007.2691>
- Dodier, R., (2012), *Habiter les espaces périurbains*. Presses Universitaires de Rennes. 220 p.
- Drulhe, M., Clément, S., Mantovani, J., & Membrado, M. (2007). L'expérience du voisinage : Propriétés générales et spécificités au cours de la vieillesse. *Cahiers internationaux de sociologie*, 123(2), 325-339. <https://doi.org/10.3917/cis.123.0325>

- Dubuisson-Quellier, S. (2009). *La consommation engagée*. Presses de Sciences Po. 144 p.
- Dubuisson-Quellier, S. (2014). Les engagements et les attentes des consommateurs au regard des nouveaux modes de consommation : des opportunités pour l'économie circulaire. *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 76(4), 28-32. <https://doi.org/10.3917/re.076.0028>
- Ducourant, H., & Perrin-Heredia, A. (2019a). Chapitre 1. Comment aborder la consommation ? In : *Sociologie de la consommation*. Armand Colin. 12-38. <https://www.cairn.info/sociologie-de-la-consommation--9782200616274-p-12.htm>
- Ducourant, H., & Perrin-Heredia, A. (2019b). Chapitre 4. Consommation et stratification sociale. In : *Sociologie de la consommation*. Armand Colin. 125-162. <https://www.cairn.info/sociologie-de-la-consommation--9782200616274-p-125.htm>
- Ducourant, H., & Perrin-Heredia, A. (2019c). Chapitre 5. Consommation et politique. In : *Sociologie de la consommation*. Armand Colin. 163-197. <https://www.cairn.info/sociologie-de-la-consommation--9782200616274-p-163.htm>
- Ducourant, H., & Perrin-Heredia, A. (2019d). *Sociologie de la consommation*. Armand Colin. 224 p.
- Dumas, C. (2012). Mobilité des personnes âgées. *Gérontologie et société*, 35(141), 63-76. <https://doi.org/10.3917/g.s.141.0063>
- Dumont, G.-F. (2006). Les territoires face au vieillissement en Europe. *Géographie, politique, prospective*. Ellipses. 416 p.
- Dumont, G.-F. (2017). Vieillesse de la population de la France : les trois causes de son accentuation. *Population & Avenir*, 732(2), 17-19. <https://doi.org/10.3917/popav.732.0017>
- Dupuy, G. (1999). La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements. *Anthropos*. 160 p.
- Dussuet, A. (2017). Le « travail domestique » : une construction théorique féministe interrompue. *Recherches féministes*, 30(2), 101-117. <https://doi.org/10.7202/1043924ar>
- Ehrenberg, A. (2014). Faire société à travers l'autonomie. *Recherche et formation*, 76, 107-118. <https://doi.org/10.4000/rechercheformation.2256>
- Ehrenberg, A. (2016). L'autonomie au cœur du malaise de la société française. *Pratiques en santé mentale*, (3), 4-10. <https://doi.org/10.3917/psm.163.0004>
- Ehrenberg, A. (2021). Les tensions de l'autonomie. *La société française dans la mondialisation*. *Esprit*, (1), 159-172. <https://doi.org/10.3917/espri.2013.0159>
- Ehrenberg, A. (2022). Le malaise français de l'autonomie. *Le présent de la psychanalyse*, 7(1), 161-171. <https://doi.org/10.3917/lpp.221.0161>
- El Moussaoui, A. E., Benbba, B., Jaegler, A., El Moussaoui, T., El Andaloussi, Z., & Chakir, L. (2023). Consumer perceptions of online shopping and willingness to use pick-up points: a case study of Morocco. *Sustainability*, 15(9), 7405. <https://doi.org/10.3390/su15097405>
- Élias, N. (1991). *La Société des individus*. Fayard. 308 p.
- Elvin-Nowak, Y. (1999). The meaning of guilt: a phenomenological description of employed mothers' experiences of guilt. *Scandinavian Journal of Psychology*, 40(1), 73-83. <https://doi.org/10.1111/1467-9450.00100>

- Ennuyer, B. (2004). Les politiques publiques et le soutien aux personnes âgées fragiles. *Gérontologie et société*, 27(109), 141-154. <https://doi.org/10.3917/gs.109.0141>
- Ennuyer, B. (2013). Les malentendus de l'« autonomie » et de la « dépendance » dans le champ de la vieillesse. *Le Sociographe, Hors-série* 6(5), 139-157. <https://doi.org/10.3917/graph.hs06.0139>
- Ennuyer, B. (2017). La vulnérabilité en question ? *Ethics, Medicine and Public Health*, 3(3), 365-373. <https://doi.org/10.1016/j.jemep.2017.06.002>
- Escuriet, M. (2020). Quand l'exclusion physique est également géographique : un exemple des difficultés liées à la mise en accessibilité des commerces dans un centre-bourg rural. *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, 47. <https://doi.org/10.4000/tem.6781>
- Essers, J., & Poulot, M. (2019). Se nourrir dans le périurbain ouest francilien. Une approche par les mobilités alimentaires. *Bulletin de l'association de géographes français. Géographies*, 96(4), 601-622. <https://doi.org/10.4000/bagf.5942>
- Falzon, P. (2013). Pour une ergonomie constructive. *Ergonomie constructive*, 1, 1-16.
- Farrington, J. H. (2007). The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 15(5), 319-330. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.11.007>
- Favrot-Laurens, G. (1998). Modèles culturels et délégation des tâches domestiques. *Services de proximité et vie quotidienne*, 41-59.
- Feillet, R., Bodin, D., & Héas, S. (2010). Corps âgé et médias : entre espoir de vieillir jeune et menace de la dépendance. *Études de communication. Langages, information, médiations*, 35, 149-166. <https://doi.org/10.4000/edc.2283>
- Fol, S., & Gallez, C. (2017). Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité. *Revue Internationale d'Urbanisme*, 4. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01683489>
- Fondevila Gascón, J. F., Carreras Alcalde, M., Seebach, S., & Pesqueira Zamora, M. J. (2015). How elders evaluate apps: a contribution to the study of smartphones and to the analysis of the usefulness and accessibility of ICTS for older adults. *Mobile Media & Communication*, 3(2), 250-266. <https://doi.org/10.1177/2050157914560185>
- Fougeyrollas, P., & Roy, K. (1996). Regard sur la notion de rôles sociaux. Réflexion conceptuelle sur les rôles en lien avec la problématique du processus de production du handicap. *Service social*, 45(3), 31-54. <https://doi.org/10.7202/706736ar>
- Fourquet, J. (2019). La France d'après. Entretien avec Jérôme Fourquet, Propos recueillis par Anne-Lorraine Bujon, et Olivier Mongin, Jean-Louis Schlegel. *Esprit*, (11), 40-50. <https://doi.org/10.3917/espri.1911.0040>
- Fourquet, J., & Llorca, R. (2022). La société de supermarché. Rôle et place de la grande distribution dans la France contemporaine. *Fondation Jean Jaurès éditions*. 33 p.
- François, A., & Valette-Florence, P. (2006). Mieux connaître le consommateur socialement responsable. *Décisions Marketing*, 41(1), 67-79. <https://doi.org/10.3917/dm.041.0067>
- Franke, T., Winters, M., McKay, H., Chaudhury, H., & Sims-Gould, J. (2017). A grounded visualization approach to explore sociospatial and temporal complexities of older adults' mobility. *Social Science & Medicine*, 193, 59-69. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2017.09.047>

- Freixas, A., Luque, B., & Reina, A. (2012). Critical feminist gerontology: in the back room of research. *Journal of Women & Aging*, 24(1), 44-58. <https://doi.org/10.1080/08952841.2012.638891>
- Fuentes, C., Samsioe, E., & Östrup Backe, J. (2022). Online food shopping reinvented: developing digitally enabled coping strategies in times of crisis. *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, 32(2), 130-150. <https://doi.org/10.1080/09593969.2022.2047758>
- Gagnon, É., Séguin, A.-M., Dallaire, B., Van Pevenage, I., & Billette, V. (2020). Vieillir seule chez soi : dimensions de l'autonomie chez les personnes âgées. *Recherches sociographiques*, 61(1), 11-30. <https://doi.org/10.7202/1075898ar>
- Galland, O. (2021). Les générations au prisme des valeurs. *Futuribles*, 441(2), 51-64. <https://doi.org/10.3917/futur.441.0051>
- Gallez, C. (2015). La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir. Thèse d'habilitation à diriger des recherches. Université Paris-Est. 261 p. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01261303>
- Gallou, R., & Rochut, J. (2017). Vieillir seule : Quelle proximité géographique des enfants ? *Revue européenne des sciences sociales*, 55-1(1), 69-96. <https://doi.org/10.4000/ress.3745>
- Gasnier, A. (2007). Les temps de mobilité des consommateurs au cœur des nouvelles logiques d'implantation de l'offre commerciale. *Espace populations sociétés*. *Space populations societies*, (2-3), 243-254. <https://doi.org/10.4000/eps.2143>
- Gateau, M. (2020). Vie périurbaine et mobilités quotidiennes : une double contrainte source de difficultés socio-économiques pour les personnes modestes et âgées. *Populations vulnérables*, 6, 93-115. <https://doi.org/10.4000/popvuln.1281>
- Gestin, A. (2018). Les personnes âgées actrices du développement des territoires ruraux. *Pour*, 233(1), 123-130. <https://doi.org/10.3917/pour.233.0123>
- Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127-140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>
- Ghèkière, J.-F. (2006). La distribution des âges dans la ville. Le vieillissement des espaces urbains conçus pour des populations jeunes. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 100(1), 7-13. <https://doi.org/10.3406/aru.2006.2639>
- Giacomini, A., & Lefebvre, P.-O. (2018). Spécificités françaises de la démarche Villes amies des aînés : une dynamique politique soutenue par le Réseau francophone. *Retraite et société*, 79(1), 137-146. <https://doi.org/10.3917/rs1.079.0137>
- Gilleard, C., & Higgs, P. (2002). The third age: class, cohort or generation? *Ageing & Society*, 22(3), 369-382. <https://doi.org/10.1017/S0144686X0200870X>
- Gilligan, C. (1982). *In a different voice: Psychological Theory and Women's Development*. Harvard University Press. 184 p.
- Gilow, M. (2020). "It's work, physically and logistically": Analyzing the daily mobility of employed mothers as Domestic Mobility Work. *Journal of Transport Geography*, 85, 102693. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102693>
- Gojard, S., & Lhuissier, A. (2003). Monotonie ou diversité de l'alimentation : les effets du vieillissement. *INRA Sciences Sociales*, (5/02). <https://doi.org/10.22004/ag.econ.128482>

- Golant, S. M. (2019). Stop bashing the suburbs: mobility limitations of older residents are less relevant as connectivity options expand. *Journal of Aging Studies*, 50, 100793. <https://doi.org/10.1016/j.jaging.2019.100793>
- Grosperin-Legrand, J., Bamba, B., & Chassagne, A. (2023). Personnes âgées et exclusion numérique. Une approche critique. *Revue des sciences sociales*, 70, 30-39. <https://doi.org/10.4000/revss.10704>
- GreenFlex – ADEME. (2023). Baromètre de la Consommation Responsable 2023. La santé globale, moteur de la consommation responsable ? 8 p. https://presse.ademe.fr/wp-content/uploads/2023/06/MP_GREENFLEX_BAROMETRE_LEAFLET_0523_V2.pdf
- Gucher, C. (2014). Vieillesse dans les espaces ruraux en France et « effets de milieu » : enjeux humains et territoriaux des mutations démographiques. *Cahiers québécois de démographie*, 43(1), 103-131. <https://doi.org/10.7202/1025492ar>
- Gucher, C. (2018). Vieillir ailleurs et autrement : « styles de vie » et « effets de milieux » dans les espaces ruraux. In : Vieillir aujourd'hui. Des mo(n)des recomposés. Academia/L'Harmattan. 21-36. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01872203>
- Gucher, C., Alvarez, S., Chauveaud, C., Laforgue, D., & Warin, P. (2011). Non recours et non adhésion : la disjonction des notions de « qualité de vie » et « qualité de l'aide à domicile ». Rapport CPDG, Odenore, Pacte, UPMF, Université de Savoie. 293 p. <https://shs.hal.science/halshs-00603984>
- Gucher, C., Mallon, I., & Roussel, V. (2007). Vieillir en milieu rural : chance ou risque de vulnérabilité accrue ? Rapport GIS Institut National de la Longévité et du vieillissement. Pacte, GRS, Metafort. 348 p. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00371194>
- Haesler, A. J. (1991). Éléments pour une sociologie de l'argent. La monnaie-plastique. *Revue européenne des sciences sociales*, 29(91), 121-146.
- Hägerstrand, T. (1970). What about people in Regional Science? *Papers of the Regional Science Association*, 24(1), 6-21. <https://doi.org/10.1007/BF01936872>
- Hancock, C., Blanchard, S., & Chapuis, A. (2018). Banlieusard.e.s claiming a right to the City of Light: Gendered violence and spatial politics in Paris. *Cities*, 76, 23-28. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.03.007>
- Hansen, W. G. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of the American Institute of planners*, 25(2), 73-76. <https://doi.org/10.1080/01944365908978307>
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Hanson, T. R., & Hildebrand, E. D. (2011). Can rural older drivers meet their needs without a car? Stated adaptation responses from a GPS travel diary survey. *Transportation*, 38(6), 975-992. <https://doi.org/10.1007/s11116-011-9323-3>
- Hansson, L., Holmberg, U., & Post, A. (2022). Reorganising grocery shopping practices – the case of elderly consumers. *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, 32(4), 351-369. <https://doi.org/10.1080/09593969.2022.2085137>
- Haraway, D. (1988). Situated knowledge: The Science question in feminism and the privilege of partial perspective. *Feminist Studies*, 14(3), 575-599. <https://doi.org/10.2307/3178066>

- Hare, C. (2003). The food-shopping experience: a satisfaction survey of older Scottish consumers. *International Journal of Retail & Distribution Management*, 31(5), 244-255. <https://doi.org/10.1108/09590550310472415>
- Hargittai, E. (2002). "Second-order digital divide: differences in people's online skills". *First Monday*, 7(4). <https://doi.org/10.5210/fm.v7i4.942>
- Havighurst, R. J., & Albrecht, R. (1953). *Older people*. Longmans, Green. 415 p.
- Héran, F. (2010). Réflexions d'un non-économiste sur l'analyse économique des migrations. *Regards croisés sur l'économie*, 8(2), 13-27. <https://doi.org/10.3917/rce.008.0013>
- Hérault-Fournier, C., Merle, A., & Prigent-Simonin, A. H. (2014). Diagnostiquer la proximité perçue en vente directe de produits alimentaires. *Décisions Marketing*, 73(1), 89-108. <https://doi.org/10.3917/dm.073.0089>
- Hess, D. B. (2012). Walking to the bus: perceived versus actual walking distance to bus stops for older adults. *Transportation*, 39(2), 247-266. <https://doi.org/10.1007/s11116-011-9341-1>
- Hummel, C., Mallon, I., & Caradec, V. (2014). *Vieillesse et vieillissements : regards sociologiques*. Presses universitaires de Rennes. 394 p.
- Huterska, A., & Huterski, R. (2022). Determinants of using online shopping in European Union countries. *Ekonomia I Prawo. Economics and Law*, 21(4), 675-691. <https://doi.org/10.12775/EiP.2022.036>
- Huyghe, M. (2016). Le rural vu par le prisme des pratiques habitantes. Colloque « La renaissance rurale d'un siècle à l'autre? », Université de Toulouse, Toulouse, 23-27 mai. <https://shs.hal.science/halshs-01323037>
- Ishikawa, N., & Fukushige, M. (2015). Dissatisfaction with dwelling environments in an aging society: An empirical analysis of the Kanto area in Japan. *Review of Urban & Regional Development Studies*, 27(3), 149-176. <https://doi.org/10.1111/rurd.12038>
- Jouffe, Y., Caubel, D., Fol, S., & Motte-Baumvol, B. (2015). Faire face aux inégalités de mobilité. *Cybergeographe : Revue européenne de géographie / European journal of geography*, 708. <http://cybergeographe.revues.org/26697>
- Kahana, E., Lovegreen, L., Kahana, B., & Kahana, M. (2003). Person, environment, and person-environment fit as influences on residential satisfaction of elders. *Environment and Behavior*, 35(3), 434-453. <https://doi.org/10.1177/0013916503035003007>
- Kandil, L., & Périer, H. (2021). Partager les tâches domestiques ? La division du travail dans les couples selon le type d'union en France, 1985-2009. *Population*, 76(1), 155-191. <https://doi.org/10.3917/popu.2101.0155>
- Kasper, B., & Scheiner, J. (2002). Leisure mobility and mobility problems of elderly people in urban, suburban and rural environment: preliminary results from the research project FRAME. 42nd Congress of the European Regional Science Association: "From Industry to Advanced Services - Perspectives of European Metropolitan Regions", Dortmund. 27-31 août. <https://www.econstor.eu/handle/10419/115719>
- Kaufmann, J.-C. (1992). *La trame conjugale. Analyse d'un couple par son linge*. Nathan. 216 p.
- Kaufmann, V., Ravalet, E., & Dupuit, E. (2016). Motilité et mobilité : mode d'emploi. *Alphil PUS*. 256 p.

- Kedia, A., Kusumastuti, D., & Nicholson, A. (2017). Acceptability of collection and delivery points from consumers' perspective: a qualitative case study of Christchurch city. *Case Studies on Transport Policy*, 5(4), 587-595. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2017.10.009>
- Keerle, R., Legendre, A., Roux, N., Gonguet, S., David, O., Séchet, R., & Plouchart, L. (2013). Communication, information, billettique dans les transports collectifs : quelles conséquences sur l'usage par les populations âgées ? Rapport final. Predit. Université Rennes 2 / Laboratoire ESO. 219 p. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00854327>
- Kerrouche, É., & Behm, A.-S. (2013). Les anonymes de la République. Portrait des conseillers municipaux urbains. *Pôle Sud*, 39(2), 127-140. <https://doi.org/10.3917/psud.039.0127>
- Kim, K., Gollamudi, S. S., & Steinhubl, S. (2017). Digital technology to enable aging in place. *Experimental Gerontology*, 88, 25-31. <https://doi.org/10.1016/j.exger.2016.11.013>
- Kim, S. (2011). Assessing mobility in an aging society: personal and built environment factors associated with older people's subjective transportation deficiency in the US. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(5), 422-429. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.04.011>
- Kim, S., & Ulfarsson, G. F. (2004). Travel mode choice of the elderly: effects of personal, household, neighborhood, and trip characteristics. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1894(1), 117-126. <https://doi.org/10.3141/1894-13>
- Klein, A. (2019). Technologies de la santé et de l'autonomie et vécus du vieillissement. *Gérontologie et société*, 41(160), 33-45. <https://doi.org/10.3917/g1.160.0033>
- Kohijoki, A.-M. (2011). The effect of aging on consumer disadvantage in grocery retail services among the Finnish elderly. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 18(4), 370-377. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2011.04.003>
- Kovalenko, A. (2020). Older Adults Shopping Online: A Fad or a Trend? In : *The Impact of COVID-19 on E-Commerce*. Proud Pen. 67-80. https://doi.org/10.51432/978-1-8381524-8-2_5
- Kvalsvik, F. (2022). Understanding the role of situational factors on online grocery shopping among older adults. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 68, 103009. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2022.103009>
- Labasse, A., & Pelloux, P. (2024). Impact du vieillissement de la population sur les mobilités dans le Grand Paris. Diagnostic et vision prospective de la mobilité des seniors. Étude APUR. 112 p. https://www.apur.org/sites/default/files/mobilite-seniors_diagnostic.pdf?token=ctaIN0uB
- Labbé, D. (2023). Inclusivité plurielle : penser la diversité dans l'aménagement des espaces pour le vieillissement. Journée d'étude Ville et Vieillesse, Scherbrooke, 19 mai.
- Lafont, S., Mintsá-Eya, C., Coquillat, A., Chavoix, C., Paire-Ficout, L., & Fabrigoule, C. (2016). Relation entre personnalité et estimation de ses propres capacités cognitives chez des conducteurs âgés. *Revue d'Épidémiologie et de Santé Publique*, 64, S256. <https://doi.org/10.1016/j.respe.2016.06.312>
- Lalivé d'Epinay, C., & Cavalli, S. (2013). *Le quatrième âge ou la dernière étape de la vie*. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes. 144 p.
- Lambelet, A. (2012). Devenir militant à 60 ans ? Socialisation politique, vieillesse et retraite. In : *Sens politiques du travail*. Armand Colin. 289-303. https://www.academia.edu/3419081/Devenir_militant_%C3%A0_60_ans_Socialisation_politique_vieillesse_et_retraite

- Lambert, A., Cayouette-Remblière, J., Guéraud, É., Le Roux, G., Bonvalet, C., Girard, V., & Langlois, L. (2020). Comment voisine-t-on dans la France confinée ? *Population & Sociétés*, 578(6), 1-4. <https://doi.org/10.3917/popsoc.578.0001>
- Laroutis, D., Boistel, P., & Badot, O. (2021). Analyse des déterminants de la fréquence d'achat sur les sites Web marchands. *Recherches en Sciences de Gestion*, 142(1), 187-213. <https://doi.org/10.3917/resg.142.0187>
- Larrouy, M. (2011). L'invention de l'accessibilité. Des politiques de transports des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité de 1975 à 2005. PUG. 268 p.
- Lavoie, J.-P., Rose, D., Burns, V., & Covanti, V. (2011). La gentrification de La Petite-Patrie. Quelle place et quel pouvoir pour les aînés ? *Diversité urbaine*, 11(1), 59-80. <https://doi.org/10.7202/1007744ar>
- Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': Towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567-588. <https://doi.org/10.1191/030913299666161864>
- Lawton, M. P. (1980). Environmental change: The older Person as initiator and responder. In : *Transitions of Aging*. Elsevier. 171-193. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-203580-7.50016-6>
- Lawton, M. P. (1985). The elderly in context: Perspectives from environmental psychology and gerontology. *Environment and behavior*, 17(4), 501-519. <https://doi.org/10.1177/0013916585174005>
- Lawton, M. P., & Nahemow, L. (1973). Ecology and the aging process. In : *The psychology of adult development and aging*. American Psychological Association. 619-674. <https://doi.org/10.1037/10044-020>
- Le Piolet, S. (2020). L'offre d'habitat adapté aux personnes âgées au cœur des inégalités dans la vieillesse. *Gérontologie et société*, 42(162), 217-231. <https://doi.org/10.3917/g1.162.0217>
- Lebeau, A., Sicotte, C., Tilquin, C., & Tremblay, L. (1980). Le concept d'autonomie. Indicateur synthétique et opérationnel du mode de vieillissement : une approche systémique. *Santé mentale au Québec*, 5(2), 70-90. <https://doi.org/10.7202/030077ar>
- Lefebvre, P. O., & Chapon, P. M. (2014). Guide français des villes amies des aînés. Bonnes pratiques à l'intention des acteurs locaux. La documentation française. 136 p.
- Legrand, M., & Voléry, I. (2012). Introduction au Dossier « Genre et vieillissement ». *Sociologies*. <https://doi.org/10.4000/sociologies.4116>
- Lestrade, S. (2001). Les centres commerciaux : centres d'achat et centres de vie en région parisienne. *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 78(4), 339-349. <https://doi.org/10.3406/bagf.2001.2236>
- Lestrade, S. (2002). Les centres commerciaux dans la recomposition économique et culturelle des territoires urbains. *Flux*, 4(50), 59-62. <https://doi.org/10.3917/flux.050.0059>
- Lord, S., & Després, C. (2011). Vieillir en banlieue nord-américaine. Le rapport à la ville des personnes âgées. *Gérontologie et société*, 34(136), 189-204. <https://doi.org/10.3917/g1.136.0189>
- Lord, S., Després, C., & Ramadier, T. (2011). When mobility makes sense: a qualitative and longitudinal study of the daily mobility of the elderly. *Journal of Environmental Psychology*, 31(1), 52-61. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.02.007>

- Lord, S., Joerin, F., & Thériault, M. (2009a). Évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : Un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards âgés. *Cybergeog : European Journal of Geography*. <https://doi.org/10.4000/cybergeog.22090>
- Lord, S., Joerin, F., & Thériault, M. (2009b). La mobilité quotidienne de banlieusards vieillissants et âgés : déplacements, aspirations et significations de la mobilité. *Canadian Geographies / Géographies Canadiennes*, 53(3), 357-375. <https://doi.org/10.1111/j.1541-0064.2009.00269.x>
- Lord, S., & Luxembourg, N. (2007). The mobility of elderly residents living in suburban territories: Mobility experiences in Canada and France. *Journal of Housing for the Elderly*, 20(4), 103-121. https://doi.org/10.1300/J081v20n04_07
- Lord, S., Negron-Poblete, P., & Després, M. (2017). Vieillir chez soi dans la diversité des formes urbaines et rurales du Québec, Canada. Une exploration des enjeux d'aménagement des territoires vus par leurs habitants. *Retraite et société*, 76(1), 43-66. <https://doi.org/10.3917/rs1.076.0043>
- Lorenzini, J., & Rosset, J. (2023). Se battre pour le climat pour bien vieillir ? Engagements civiques et politiques des séniors. *Livreo-Alphil*. 188 p.
- Löwy, I., & Rouch, H. (2003). Genèse et développement du genre : les sciences et les origines de la distinction entre sexe et genre. *Cahiers du Genre*, 34(1), 5-16. <https://doi.org/10.3917/cdge.034.0005>
- Luiu, C., Tight, M., & Burrow, M. (2016). The unmet travel needs of the older population: a review of the literature. *Transport Reviews*, 37(4), 488-506. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1252447>
- Mackett, R. (2015). Improving accessibility for older people – Investing in a valuable asset. *Journal of Transport & Health*, 2(1), 5-13. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.10.004>
- Mahmood, A., & Keating, N. (2012). Towards inclusive built environments for older adults. In : *From Exclusion to Inclusion in Old Age : A Global Challenge*. Bristol University Press. 145-162. <https://doi.org/10.46692/9781447307419.010>
- Mainet, H. (2011). Les petites villes françaises en quête d'identité. Ambiguïté du positionnement ou image tactiquement combinée ? *Mots. Les langages du politique*, 97. <https://doi.org/10.4000/mots.20514>
- Mallon, I. (2010). Le milieu rural isolé isole-t-il les personnes âgées ? *Espace populations sociétés. Space populations societies*, (1), 109-119. <https://doi.org/10.4000/eps.3967>
- Mallon, I. (2013). S'enraciner ou s'émanciper ? Vieillir au féminin en milieu rural isolé. *Recherches féministes*, 26(2), 127-144. <https://doi.org/10.7202/1022775ar>
- Mallon, I. (2015). Chapitre VI. Vieillir. In : *Vivre en maison de retraite : Le dernier chez-soi*. Presses universitaires de Rennes. 215-253. <http://books.openedition.org/pur/24291>
- Mallon, I. (2017). Les classes sociales dans les analyses sociologiques du vieillissement. Effacement relatif et perspectives de recherche. In : *Vieillesse et classes sociales*. Peter Lang. 19-40. <https://shs.hal.science/halshs-01622077>
- Mallon, I. (2023). Enquêter sur l'âge : enfance et vieillesse. Séminaire du laboratoire junior Râge, Lyon, 17 mai.
- Mallon, I., & Gucher, C. (2007). Vieillesse des espaces ruraux et engagements politique et social. Actes Journées d'Etudes « L'âge et le pouvoir en question. Intégration et exclusion des

- personnes âgées dans les décisions publiques et privées. Paris, 10-11 septembre. 105-118. <https://rt7.hypotheses.org/files/2016/03/JE2007-Actes-journ%C3%A9-1.pdf>
- Mannheim, K., Mauger, G., Perivolaropoulou, N., & Singly, F. de. (2011). *Le problème des générations* (2e éd.). Armand Colin. 128 p.
- Marchal, H. (2017). Vieillir dans un quartier urbain composé de pavillons. *Gérontologie et société*, 39(152), 27-40. <https://doi.org/10.3917/g1.152.0027>
- Marei, N., Aguiléra, A., Belton Chevallier, L., Blanquart, C., & Seidel, S. (2016). Pratiques et lieux du e-commerce alimentaire. *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, (30-1/2), 119-138. <https://doi.org/10.4000/netcom.2349>
- Marenco, C. (2004). Le temps des courses en milieu rural : grande surface et commerce traditionnel dans un canton du Nivernais. In : *Temps des courses, courses du temps*. USTL. 333-339.
- Maresca, B. (2017). Mode de vie : De quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ? *La Pensée écologique*, 1(1), 233-251. <https://doi.org/10.3917/lpe.001.0233>
- Marie Dit Asse, L., Fabrigoule, C., Helmer, C., Laumon, B., & Lafont, S. (2014). Automobile driving in older adults: Factors affecting driving restriction in men and women. *Journal of the American Geriatrics Society*, 62(11), 2071-2078. <https://doi.org/10.1111/jgs.13077>
- Marler, W., & Hargittai, E. (2024). Division of digital labor: partner support for technology use among older adults. *New Media & Society*, 26(2), 978-994. <https://doi.org/10.1177/14614448211068437>
- Marneur, V. (2016). *Rapports sociaux de sexe et pouvoir municipal dans les espaces ruraux : le cas des « petites » communes de Gironde au tournant des réformes paritaires*. Thèse de doctorat. Université de Bordeaux. <https://theses.hal.science/tel-01885491>
- Maruani, M., & Meron, M. (2013). 9. Le travail des femmes dans la France du xxe siècle. *Regards croisés sur l'économie*, 13(1), 177-193. <https://doi.org/10.3917/rce.013.0177>
- Massal, C. (2018). *La fin des commerces de proximité dans les campagnes françaises ?* Géoconfluences. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/disparition-commerces-proximite>
- Mauss, M. (1924). *Essai sur le don, Formes et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*. *L'Année sociologique*. 143-279.
- Mazet, P. (2010). *La non demande de droits : prêtons l'oreille à l'inaudible*. *La Vie des idées*. <https://laviedesidees.fr/La-non-demande-de-droits-pretons-l>
- Meinzel, P. (2022). *Le non-recours au minimum vieillesse des personnes seules*. *Les dossiers de la Drees*, 97, 52 p.
- Meissonnier, J. (2020). *Faire face ou faire avec. Situations de vulnérabilité et situations de handicap. Populations vulnérables*, 6, 15-37. <https://doi.org/10.4000/popvuln.1249>
- Meissonnier, J. (2022). *Mobilité des personnes âgées - État de l'art bibliographique*. Rapport Cerema, Métropole Européenne de Lille. 76 p. <https://shs.hal.science/halshs-03677066>
- Meissonnier, J. (2023). *La démotorisation des seniors : un virage difficile à négocier dans l'histoire de vie. Quid des baby-boomers ? Rencontres Francophones Transport Mobilité*, Université de Bourgogne, 7-9 juin. <https://shs.hal.science/halshs-04373623>

- Membrado, M. (2009). Le soutien aux personnes âgées et les relations intergénérationnelles : enjeux de définition et de genre. In : La valeur des liens. Hommes, femmes et transactions familiales. Presses Universitaires du Mirail, Collection Les Anthropologiques. 163-180.
- Membrado, M. (2010). Les expériences temporelles des personnes âgées : des temps différents ? *Enfances Familles Générations*. *Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine*, 13. <https://journals.openedition.org/efg/5435>
- Membrado, M. (2013). Le genre et le vieillissement : regard sur la littérature. *Recherches féministes*, 26(2), 5-24. <https://doi.org/10.7202/1022768ar>
- Membrado, M., & Salord, T. (2009). Expériences temporelles au grand âge. *Informations sociales*, (153), 30-37. <https://doi.org/10.3917/inso.153.0030>
- Meneely, L., Strugnell, C., & Burns, A. (2009). Elderly consumers and their food store experiences. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 16(6), 458-465. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2009.06.006>
- Merenne-Schoumaker, B. (1978). L'évolution de la distribution périphérique en Europe depuis 1960. *Bulletin de la Société Belge d'Études Géographiques*, XLVII, 117-137. <https://orbi.uliege.be/handle/2268/72189>
- Merenne-Schoumaker, B. (2001). Évolution des accessibilités et des mobilités des localisations commerciales. *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, 27(107-108), 7-23. <https://orbi.uliege.be/handle/2268/72314>
- Millot, C., & Bléhaut, M. (2021). Pour agir pour l'environnement et protéger la nature, les jeunes privilégient l'action collective aux gestes individuels. In : *Société, nature et biodiversité. Regards croisés sur les relations entre les Français et la nature*. SDES. 109-118. https://infos-canyon.fr/wp-content/uploads/thema_analyse_10_societe_nature_biodiversite_decembre2021.pdf#page=109
- Ministère de l'Économie. (2024). 55 nouveaux lauréats du programme de reconquête du commerce rural au bénéfice de plus de 43 000 Français. Communiqué de Presse. (1948). <https://presse.economie.gouv.fr/55-nouveaux-laureats-du-programme-de-reconquete-du-commerce-rural-au-benefice-de-plus-de-43-000-francais/>
- Mitra, S., Yao, M., & Ritchie, S. G. (2021). Gender differences in elderly mobility in the United States. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 154, 203-226. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.10.015>
- Moati, P. (2013). L'hypermarché : la crise de la cinquantaine. *Observatoire Société et Consommation*. http://www.lobso.com/wp-content/uploads/2018/10/50ans_hyper-2013.pdf
- Moati, P. (2016). Vers la fin de la grande distribution ? *Revue Française de Socio-Économie*, 16(1), 99-118. <https://doi.org/10.3917/rfse.016.0099>
- Molinier, P., Laugier, S., & Paperman, P. (2009). Qu'est-ce que le care ? : Souci des autres, sensibilité, responsabilité. *Payot*. 304 p.
- Mollenkopf, H., Hieber, A., & Wahl, H. W. (2017). Continuity and change in older adults' out-of-home mobility over ten years: a qualitative-quantitative approach. *Knowledge and action. Knowledge and Space*, vol 9. Springer. 267-289. https://doi.org/10.1007/978-3-319-44588-5_15
- Mondou, V., & 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, 83-93. <https://doi.org/10.4000/eps.3940>

- Monjo, R. (2013). L'autonomie, de l'indépendance vers l'interdépendance. *Le Sociographe*, Hors-série 6(5), 173-192. <https://doi.org/10.3917/graph.hs06.0173>
- Morel-Brochet, A., & Rougé, L. (2017). Quotidien, ajustements et arbitrages des retraités du périurbain francilien. *Gérontologie et société*, 39(152), 41-56. <https://doi.org/10.3917/g1.152.0041>
- Morellec, F. L. (2015). L'approche par les capacités : un nouveau cadre pour l'analyse de l'accessibilité universelle. Application à la mobilité des personnes vieillissantes. Thèse de doctorat. Conservatoire National des Arts et Métiers. 256 p. <https://theses.hal.science/tel-01153195/>
- 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 Urbaine*, 5, 897-919. <https://doi.org/10.3917/reru.075.0897>
- Motte-Baumvol, B. (2008). L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien. *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, 14, 149-164. <https://doi.org/10.4000/strates.6715>
- Motte-Baumvol, B., & Belton Chevallier, L. (2019). Une immobilité quotidienne marginale? Analyse critique des concepts et des pratiques. In : *Mobilités et marginalités*. Presses Universitaires de Rennes. 43-58. <https://hal.science/hal-02536382>
- Motte-Baumvol, B., Belton Chevallier, L., & Shearmur, R. G. (2011). Différences de genre et formes de dépendances des conjoints biactifs dans l'accompagnement des enfants. *Géographie, économie, société*, 13(2), 189-206.
- Motte-Baumvol, B., & Bonin, O. (2018). The spatial dimensions of immobility in France. *Transportation*, 45(5), 1231-1247. <https://doi.org/10.1007/s11116-017-9763-5>
- Moulaert, T. (2012). Pourquoi les francophones préfèrent-ils la sociologie du vieillissement à la gérontologie critique? *Gérontologie et société*, 35(142), 81-99. <https://doi.org/10.3917/g1.142.0081>
- Negron-Poblete, P. (2015). Se déplacer en banlieue lorsqu'on est une femme âgée : une mobilité sous contraintes. In *Formes de mobilités et inclusions, quelles relations ?* Presses de l'Université Laval. 199-224.
- Negron-Poblete, P., & Séguin, A.-M. (2018). L'usage généralisé de l'automobile chez les personnes âgées : choix ou contrainte ? In : *Les vieillissements sous la loupe. Entre Mythes et réalités*. Presses de l'Université Laval. 85-94.
- Negron-Poblete, P., Séguin, A.-M., & Apparicio, P. (2016). Improving walkability for seniors through accessibility to food stores: a study of three areas of Greater Montreal. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 9(1), 51-72. <https://doi.org/10.1080/17549175.2014.990916>
- Noel, M., Bernard, A., & Luyat, M. (2011). La surestimation de ses performances : un biais spécifique du vieillissement? *Gériatrie et Psychologie Neuropsychiatrie du Vieillissement*, 9(3), 287-294. <https://doi.org/10.1684/pnv.2011.0290>
- Noël-Hureaux, E. (2015). Le care : un concept professionnel aux limites humaines ? *Recherche en soins infirmiers*, 122(3), 7-17. <https://doi.org/10.3917/rsi.122.0007>
- Nordbakke, S. (2013). Capabilities for mobility among urban older women: barriers, strategies and options. *Journal of Transport Geography*, 26, 166-174. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.10.003>

- Nordbakke, S., & Schwanen, T. (2015). Transport, unmet activity needs and wellbeing in later life: exploring the links. *Transportation*, 42(6), 1129-1151. <https://doi.org/10.1007/s11116-014-9558-x>
- Nordbakke, S. T. D. (2019). Mobility, out-of-home activity participation and needs fulfilment in later life. *International journal of environmental research and public health*, 16(24), 5109. <https://doi.org/10.3390/ijerph16245109>
- Nowik, L., & Bringé, A. (2016). Déménager après 55 ans : mobilité de retraite et mobilité d'ajustement - Le cas de quatre territoires locaux. In : *Cahiers de démographie locale 2013-2014*. Néothèque. 51-85. <https://hal.science/hal-01426169>
- Nowik, L., & Thalineau, A. (2014). *Viellir chez soi. Les nouvelles formes du maintien à domicile*. Presses Universitaires de Rennes. 236 p.
- Nussbaum, M. C. (2007). Capabilities as fundamental entitlements: Sen and social justice. In : *Capabilities equality*. Routledge. 54-80.
- Nussbaum, M. C. (2012). *Capabilités. Comment créer les conditions d'un monde plus juste?* Climats-Flammarion. 300 p.
- Observatoire des territoires. (2021). Géographie de la structure par âge en France et son évolution récente. In : *Rapport 2021-2022 de l'Observatoire des territoires. Territoires et transitions Cahier n°1 : enjeux démographiques*. Cahier de l'Observatoire des territoires. 82-89.
- Okbani, N., Camaji, L., & Magord, C. (2022). Dématérialisation des services publics et accès aux droits. *Revue des politiques sociales et familiales*, 145(4), 3-10. <https://doi.org/10.3917/rpsf.145.0003>
- Olawole, M. O., & Aloba, O. (2014). Mobility characteristics of the elderly and their associated level of satisfaction with transport services in Osogbo, Southwestern Nigeria. *Transport Policy*, 35, 105-116. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.05.018>
- Olivier, N. (2008). Marcel Mauss, Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques. *Lectures*. <https://doi.org/10.4000/lectures.520>
- OMS. (2007). *Guide mondial des villes-amies des aînés*. Organisation mondiale de la Santé. 86 p. <https://iris.who.int/handle/10665/43753>
- OMS. (2015). *Rapport mondial sur le vieillissement et la santé*. Organisation mondiale de la Santé. 267 p. <https://www.who.int/fr/publications-detail/9789241565042>
- Ortar, N. (2008). Entre ville et campagne, le difficile équilibre des périurbaines lointaines. *Métropoles*, 3. <https://doi.org/10.4000/metropoles.1642>
- Paché, G. (2023). Digital In-Store : La revanche des magasins physiques. *Management & Datascience*, 7(1). <https://doi.org/10.36863/mds.a.22259>
- Pangbourne, K. (2018). Mobility and ageing: A review of interactions between transport and technology from the perspective of older people. In : *Geographies of Transport and Ageing*. Springer International Publishing. 51-71. https://doi.org/10.1007/978-3-319-76360-6_3
- Pantelaki, E., Maggi, E., & Crotti, D. (2019). The Effects of Mobility in Later Life: A Multidisciplinary Systematic Review. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3461007>
- Paperman, P. (2010). Éthique du care. Un changement de regard sur la vulnérabilité. *Gérontologie et société*, 33(133), 51-61. <https://doi.org/10.3917/g.s.133.0051>

- Pasquier, D. (2018). *L'Internet des familles modestes. Enquête dans la France rurale*. Presses des Mines. 221 p.
- Pasquier, D. (2022). Le numérique à l'épreuve des fractures sociales. *Informations sociales*, 205(1), 14-20. <https://doi.org/10.3917/inso.205.014>
- Paumelle, A. (2023). Les bourgs ruraux face au vieillissement de la population : des stratégies d'attractivité résidentielle en décalage avec les dynamiques démographiques et migratoires ? *Espace populations sociétés*, 2023/1. <https://doi.org/10.4000/eps.13619>
- Pélata, J., Meissonnier, J., Armoogum, J., & Gabaude, C. (2023). La voiture comme caddie ? Dialogue entre recherches qualitatives et quantitatives. *Intersections, circulations - 10e Congrès de l'Association française de sociologie*, Université Lumière Lyon, Lyon, 4-7 juillet. <https://hal.science/hal-04190366>
- Pennec, S. (2002). La politique envers les personnes âgées dites dépendantes : providence des femmes et assignation à domicile. *Lien social et Politiques*, 47, 129-142. <https://doi.org/10.7202/000347ar>
- Pennec, S. (2005). La pluralité des vieillesse urbaines. In : *Technologies urbaines, vieillissements et handicaps*. Editions ENSP. 153-169.
- Perez, C. C. (2020). *Femmes invisibles. Comment le manque de données sur les femmes dessine un monde fait pour les hommes*. First. 400 p.
- Pernot, D. (2021). *Faire ses courses à l'heure du drive : vers un renouvellement des espaces-temps de l'approvisionnement des ménages ?* Thèse de doctorat. Université Paris-Est. 412 p. <https://www.theses.fr/2021PESC2020>
- Pernot, D., & Aguiléra, A. (2017). Les courses à l'heure d'internet. Lieux, temporalités et mobilités pour achats des clients des drives. *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, 31-3/4, 463-488. <https://doi.org/10.4000/netcom.2792>
- Perrig-Chiello, P., & Darbellay, F. (2004). La vieillesse est féminine – qui s'en soucie ? La recherche en études genre et en gérontologie entre autodéfinition disciplinaire et exigence interdisciplinaire. *Nouvelles Questions Féministes*, 23(1), 31-43. <https://doi.org/10.3917/nqf.231.0031>
- Perrot, M. (2009). *Faire ses courses*. Stock. 190 p.
- Petits Frères des Pauvres. (2021a). *Isolement des personnes âgées : les impacts de la crise sanitaire*. Rapport Petits Frères des Pauvres, (5), 130 p.
- Petits Frères des Pauvres. (2021b). *Baromètre solitude et isolement : quand on a plus de 60 ans en France en 2021*. Rapport Petits Frères des Pauvres, (6), 112 p.
- Pettigrew, S., Mizerski, K., & Donovan, R. (2005). The three “big issues” for older supermarket shoppers. *Journal of Consumer Marketing*, 22(6), 306-312. <https://doi.org/10.1108/07363760510623894>
- Pettigrew, S., Worrall, C., Biagioni, N., Talati, Z., & Jongenelis, M. (2017). The role of food shopping in later life. *Appetite*, 111, 71-78. <https://doi.org/10.1016/j.appet.2016.12.035>
- Peyrat, R. (2022). *Jardins potagers dans le Massif central, entre valorisation et aménagement du cadre de vie, vecteurs de résilience alimentaire*. Géoconfluences. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/jardins-potagers-massif-central>

- Phillips, J. E., Ajrouch, K. J., & Hillcoat-Nalletamby, S. (2010). *Key Concepts in Social Gerontology*. SAGE Publications. 249 p.
- Phillipson, C. (2003). Globalisation and the future of ageing: Developing a critical gerontology. *Sociological Research Online*, 8(4), 144-152. <https://doi.org/10.5153/sro.868>
- Phillipson, C. (2007). The 'elected' and the 'excluded': sociological perspectives on the experience of place and community in old age. *Ageing & Society*, 27(3), 321-342. <https://doi.org/10.1017/S0144686X06005629>
- Pitaud, P., & Deschamps, R. (2021). Personnes âgées, technologies numériques et rupture du lien social : risques de l'exclusion ou leurre de l'inclusion ? In : *Vieillir dans une société connectée ? Érés*. 33-81. <https://doi.org/10.3917/eres.pitau.2021.02.0033>
- Plantard, P. (2021). La fracture numérique : mythe ou réalité ? *Éducation Permanente*, 226(1), 99-110. <https://doi.org/10.3917/edpe.226.0099>
- Plante, F. (2017). Expérience du vieillissement et expérience médiatique : nouvelles dynamiques et fracture numérique du second degré à La Réunion. *Canadian Journal of Communication*, 42(2), 253-272. <https://doi.org/10.22230/cjc.2017v42n2a3126>
- Plessz, M., & Guéguen, A. (2017). À qui profite le couple ? Une étude longitudinale de l'alimentation à l'intersection du genre, de la situation conjugale et du statut social. *Revue française de sociologie*, 58(4), 545-576. <https://doi.org/10.3917/rfs.584.0545>
- Pochet, P. (1996). La mobilité quotidienne des personnes âgées. *Gérontologie et société*, (1), 91-106. <https://doi.org/10.3917/gs.076.0091>
- Pochet, P., & Corget, R. (2010). Entre « automobilité », proximité et sédentarité. Quels modèles de mobilité quotidienne pour les résidents âgés des espaces périurbains ? *Espace populations sociétés*, 2010/1, 69-81. <https://doi.org/10.4000/eps.4604>
- Pouchadon, M.-L., & Martin, P. (2018). Politiques de la vieillesse, politiques de l'autonomie : Quelles dynamiques territoriales et démocratiques ? *Retraite et société*, 79(1), 83-103. <https://doi.org/10.3917/rs1.079.0083>
- Pouzenc, M. (2012). Les grandes surfaces alimentaires contre le territoire... Tout contre. *Pour*, 215-216(3-4), 255-261. <https://doi.org/10.3917/pour.215.0255>
- Pouzenc, M. (2018). *Commerce et ruralité. La "renaissance rurale" d'un siècle à l'autre ?* Presses universitaires du Midi. 187 p.
- Pradel, B., Cailly, L., Fourny, M.-C., Chardonnel, S., Dodier, R., & Louargant, S. (2014). Relations sociales et solidarités collectives dans les déplacements périurbains : vers une identité de mouvement ? *RTS. Recherche, transports, sécurité*, (02-03), 125-141. <https://doi.org/10.4074/S0761898014002052>
- Privat, H., & Urien, B. (2010). L'influence de l'expérience du vieillissement sur la consommation socialement responsable : une étude empirique. 26ème Congrès de l'Association Française de Marketing, Le Mans, 5-6 mai. <https://hal.science/hal-00637350>
- Pruvost, G. (2007). *Profession : policier. Sexe : féminin*. Éditions de la Maison des sciences de l'homme. 307 p. <https://books.openedition.org/editionsmsmh/2561>
- Quéniart, A., & Charpentier, M. (2013). Femmes et vieillissements : nouveaux regards, nouvelles réalités. *Recherches féministes*, 26(2), 1-4. <https://doi.org/10.7202/1022767ar>

- Quiroga, P. (2015). Lenteur et immobilité, un potentiel pour les personnes âgées pauvres de Recife (Bresil) ? *Carnets de géographes*, 8. <https://doi.org/10.4000/cdg.297>
- Rallet, A., Aguilera, A., & Guillot, C. (2009). Diffusion des TIC et mobilité : permanence et renouvellement des problématiques de recherche. *Flux*, 4(78), 7-16. <https://doi.org/10.3917/flux.078.0007>
- Ramos-Gorand, M. (2016). Le non-recours à l'APA à domicile vu par les professionnels de terrain. Entre contraintes et expression du choix des personnes âgées. *Les dossiers de la Drees*, 10, 51 p.
- Ranković Plazinić, B., & Jović, J. (2018). Mobility and transport potential of elderly in differently accessible rural areas. *Journal of Transport Geography*, 68, 169-180. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.03.016>
- Rapegno, N., & Popescu, C. (2020). Géographies du handicap. Quelles dimensions spatiales du handicap ? Éditions des maisons des sciences de l'homme associées. 221 p. <https://doi.org/10.4000/books.emsha.722>
- Reichhart, F. (2020). Du handicap à l'accessibilité : vers un nouveau paradigme. INSHEA, Champ social. 124 p.
- Reisig, C. N., & Fees, B. S. (2007). Older adults' perceptions of well-being after intergenerational experiences with youth. *Journal of Intergenerational Relationships*, 4(4), 6-22. https://doi.org/10.1300/J194v04n04_02
- Rémy, É., & Rémy, J. (2012). Ce que donnent les hommes qui font les courses ! *Revue du MAUSS*, n° 39(1), 363-375. <https://doi.org/10.3917/rdm.039.0363>
- Renahy, N. (2010). Classes populaires et capital d'autochtonie. Genèse et usages d'une notion. *Regards Sociologiques*, 40, 9-26. https://www.regards-sociologiques.fr/wp-content/uploads/2020/04/rs_40_2010_2_renahy.pdf
- Renaudat, E. (1989). La consommation domestique de 1950 à 1980. *Revue des politiques sociales et familiales*, 18(1), 23-25. <https://doi.org/10.3406/caf.1989.1384>
- Rengot, N. (2015). La Silver Économie : un nouveau modèle économique en plein essor. *Géoéconomie*, 76(4), 43-54. <https://doi.org/10.3917/geoec.076.0043>
- Rennes, J. (2019). Femmes et hommes, égaux devant l'âge ? In : *Manuel indocile de sciences sociales*. La Découverte. 763-772. <https://doi.org/10.3917/dec.coper.2019.01.0763>
- Rennes, J. (2020a). Conceptualiser l'âgisme à partir du sexisme et du racisme. Le caractère heuristique d'un cadre d'analyse commun et ses limites. *Revue française de science politique*, 70(6), 725-745. <https://doi.org/10.3917/rfsp.706.0725>
- Rennes, J. (2020b). Explorations féministes de l'avancée en âge. *La Revue des droits de l'homme*. *Revue du Centre de recherches et d'études sur les droits fondamentaux*, 17. <https://doi.org/10.4000/revdh.8827>
- Retière, J.-N. (2003). Autour de l'autochtonie. Réflexions sur la notion de capital social populaire. *Politix*. *Revue des sciences sociales du politique*, 16(63), 121-143. <https://doi.org/10.3406/polix.2003.1295>
- Rialle, V. (2015). Quelle autonomie peut apporter la technologie ? De l'aide à la personne âgée à la naissance d'une nouvelle société. *Ethics, Medicine and Public Health*, 1(2), 155-162. <https://doi.org/10.1016/j.jemep.2015.03.008>

- Rialle, V., Hachani, M. E., & Moïse, C. (2022). La société inclusive à l'ère numérique : Complexité actuelle et voies d'avenir. *Gérontologie et société*, 44(167), 67-81. <https://doi.org/10.3917/g1.167.0067>
- Ricoeur, P. (2001). *Le Juste 2* Pari. Éditions Esprit. 297 p.
- Rigaux, N. (2011). Autonomie et démence I: Pour une conception de l'autonomie « dementia-friendly ». *Gériatrie et Psychologie Neuropsychiatrie du Vieillissement*, 9(1), 107-115. https://pure.unamur.be/ws/portalfiles/portal/92257677/PNV_0250_Rigaux-1.pdf
- Riom, L., Hummel, C., & Burton-Jeangros, C. (2018). « Mon quartier a changé un peu, mais c'est moi qui ai aussi beaucoup changé ». *Habiter la ville et y vieillir. Métropoles*, 23. <https://doi.org/10.4000/metropoles.6449>
- Riutort, P. (2013). La socialisation. Apprendre à vivre en société. In : *Premières leçons de sociologie* Presses Universitaires de France. 63-74. <https://www.cairn.info/premieres-lecons-de-sociologie--9782130620396-p-63.htm>
- Robeyns, I. (2007). Le concept de capacité d'Amartya Sen est-il utile pour l'économie féministe ? *Nouvelles Questions Féministes*, 26(2), 45-59. <https://doi.org/10.3917/nqf.262.0045>
- Rosenbloom, S. (2001a). Driving cessation among older people: when does it happen and what impact does it have? *Transportation Research Record*, 1779(1), 93-99. <https://doi.org/10.3141/1779-13>
- Rosenbloom, S. (2001b). Sustainability and automobility among the elderly: An international assessment. *Transportation*, 28, 375-408. <https://doi.org/10.1023/A:1011802707259>
- Rosenbloom, S. (2004). Mobility of the Elderly. *Transportation in an Aging Society*, 3-21.
- Rosenbloom, S. (2006a). "Is the driving experience of older women changing? Safety and mobility consequences over time." *Transportation research record*, 1956(1), 127-132. <https://doi.org/10.1177/0361198106195600116>
- Rosenbloom, S. (2006b). Understanding Women's and Men's Travel Patterns. The Research Challenge. In : *Research on Women's Issues in Transportation, Volume 1: Conference Overview and Plenary Papers*. The National Academies Press. 7-28 <https://nap.nationalacademies.org/read/23274/chapter/4>
- Rougé, L. (2014). Les ressources de l'espace périurbain dans la reconfiguration des modes de vie à la retraite : l'exemple de l'Ouest francilien. *Norois. Environnement, aménagement, société*, 232, 53-66. <https://doi.org/10.4000/norois.5182>
- Rougé, L. (2018). Des femmes en périurbain : la réinvention d'un mode de vie ? In : *Le monde privé des femmes. Genre et habitat dans la société française*. Ined Edition. 149-172.
- Roux, S. (2012). La diffusion du permis de conduire en France. *Recherche Transports Sécurité*, 28(3), 154-166. <https://doi.org/10.1007/s13547-012-0039-3>
- Roy, C. (1989). La gestion du temps des hommes et des femmes, des actifs et des inactifs. *Économie et Statistique*, 223(1), 5-14. <https://doi.org/10.3406/estat.1989.5342>
- Ryan, J., Wretstrand, A., & Schmidt, S. M. (2019). Disparities in mobility among older people: Findings from a capability-based travel survey. *Transport Policy*, 79, 177-192. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.04.016>

- Rybczewska, M., & Sparks, L. (2022). Ageing consumers and e-commerce activities. *Ageing & Society*, 42(8), 1879-1898. <https://doi.org/10.1017/S0144686X20001932>
- Sajous, P., Thébert, M., Nessi, H., & Coralli, M. (2015). Mobilités quotidiennes et modes d'habiter dans le périurbain francilien. Quelle place pour les TIC ? *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, (29-1/2), 79-110. <https://doi.org/10.4000/netcom.1869>
- Sánchez de Madariaga, I. (2013). Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transport. In : *Fair Shared Cities*. Routledge. 33-48.
- Sauvayre, R. (2013). *Les méthodes de l'entretien en sciences sociales*. Dunod. 156 p.
- Scharf, T., & Keating, N. C. (2012). *From Exclusion to Inclusion in Old Age. A Global Challenge*. Policy Press. 192 p.
- Scheidt, R., & Schwarz, B. (2013). *Environmental Gerontology: What Now?* Routledge. 352 p.
- Scheiner, J. (2006). Does the car make elderly people happy and mobile? Settlement structures, car availability and leisure mobility of the elderly. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 6(2). <https://doi.org/10.18757/ejtir.2006.6.2.3431>
- Schm  cker, J.-D., Quddus, M. A., Noland, R. B., & Bell, M. G. H. (2008). Mode choice of older and disabled people: a case study of shopping trips in London. *Journal of Transport Geography*, 16(4), 257-267. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.07.002>
- Scott, J. W., Bourd  , M., & Pratt, C. (1998). *La Citoyenne Paradoxe : Les Féministes Françaises Et les Droits de L'Homme*. Albin Michel. 304 p.
- Séguin, A. M., Gagnon,   ., Dallaire, B., Van Pevenage, I., Tourigny, A., Sévigny, A., & Apparicio, P. (2017). *Des besoins aux ressources : diversité des milieux et des stratégies déployées par les personnes âgées. Rapport de recherche*. Québec : Fonds de recherche Société et culture. 61 p. https://frq.gouv.qc.ca/app/uploads/2021/04/anne-marie-seguin_rapport-annexes_besoins-ressources.pdf
- Sell, J. L., & Zube, E. H. (1986). Perception of and Response to Environmental Change. *Journal of Architectural and Planning Research*, 3(1), 33-54.
- Sen, A. (1979). Equality of What? In : *Tanner Lectures on Human Values*, 197-220. https://tannerlectures.utah.edu/_resources/documents/a-to-z/s/sen80.pdf
- Sen, A. (1988). Chapter 1 The concept of development. In : *Handbook of Development Economics* Elsevier. 9-26. [https://doi.org/10.1016/S1573-4471\(88\)01004-6](https://doi.org/10.1016/S1573-4471(88)01004-6)
- Sen, A. (1993). Capability and well-being. In : *The quality of life*. Oxford University Press. 30-53. <https://doi.org/10.1093/0198287976.003.0003>
- Sen, A. (2010). The place of capability in a theory of justice. In : *Measuring justice. Primary goods and capabilities*. Cambridge University Press. 239-253.
- Shove, E., & Pantzar, M. (2005). Consumers, producers and practices: Understanding the invention and reinvention of Nordic walking. *Journal of consumer culture*, 5(1), 43-64. <https://doi.org/10.1177/1469540505049846>
- Sieys, L., Huyghe, M., & Baptiste, H. (2016). Le e-commerce, facteur d'atténuation des iniquités territoriales en termes d'offre commerciale ? *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, (30-1/2), 9-28. <https://doi.org/10.4000/netcom.2310>

- Silvestre, P. (2017). Tous contraints ? : Les modes de vie et leur territorialisation en grande couronne francilienne. Thèse de doctorat. Université Paris-Est. 584 p. <https://www.theses.fr/2017PESC1190>
- Simard, M. (2021). Les stratégies organisationnelles déployées par les aînés en vue d'atténuer les effets de l'érosion des services de proximité en milieu rural dévitalisé et leur contribution au renforcement des capacités. *Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne des sciences régionales*, 44(3), 139-149. <https://doi.org/10.7202/1086214ar>
- Siren, A., & Hakamies-Blomqvist, L. (2005). Sense and sensibility. A narrative study of older women's car driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8(3), 213-228. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2005.04.008>
- Siren, A., & Hausteijn, S. (2016). Driving cessation anno 2010: which older drivers give up their license and why? Evidence from Denmark. *Journal of applied gerontology*, 35(1), 18-38. <https://doi.org/10.1177/0733464814521690>
- Stenitzer, M., Putzhuber, M., Nemecek, S., & Buechler, F. (2008). Accessible online shops for the older generation and people with disabilities. In : *Computers Helping People with Special Needs, Proceedings 11th International Conference, Springer-Verlag Berlin, Linz, 9-11 juillet*. 462-465.
- Svandra, P. (2007). L'autonomie comme expression des « capacités ». *Éthique & Santé*, 4(2), 74-77. [https://doi.org/10.1016/S1765-4629\(07\)88728-9](https://doi.org/10.1016/S1765-4629(07)88728-9)
- Thébert, M., Coralli, M., Nessi, H., & Sajous, P. (2016). Un territoire d'attaches : lien aux lieux et lien aux autres dans le périurbain francilien. *Géographie, économie, société*, 18(1), 59-88.
- Thomas, C. (1970). 15 millions d'automobiles en 1975. *Économie et Statistique*, 16(1), 48-53. <https://doi.org/10.3406/estat.1970.1995>
- Toubon, J. (2020). La dématérialisation des services publics. L'écart entre l'objectif d'accessibilité et la situation réelle des usagers. *L'ENA hors les murs*, 499(3), 25-27. <https://doi.org/10.3917/ehlm.499.0025>
- Trably, L. (2021). *L'Internet des familles modestes. Enquête dans la France rurale, Dominique Pasquier 2018, Paris, Presses des Mines, 221 pages. Revue des politiques sociales et familiales*, 138(1), 129-131. <https://doi.org/10.3917/psf.138.0129>
- Trentmann, F. (2008). Le consommateur en tant que citoyen : synergies et tensions entre bien-être et engagement civique. *L'Économie politique*, 39(3), 7-20. <https://doi.org/10.3917/leco.039.0007>
- Trépied, V. (2020). Autonomie et vieillissement en institution : le regard d'une sociologue. *La Revue des droits de l'homme. Revue du Centre de recherches et d'études sur les droits fondamentaux*, 17. <https://doi.org/10.4000/revdh.10487>
- Tronto, J. C. (2008). Du care. *Revue du MAUSS*, 32(2), 243-265. <https://doi.org/10.3917/rdm.032.0243>
- Ulfarsson, G. F., & Kim, S. (2019). Ageing and transportation. In : *Urban Environments for Healthy Ageing*. Routledge. 103-116.
- Vanlierde, A., & Houlioux, G. (2021). La participation citoyenne des aînés dans les politiques municipales : évaluation du processus «Ville amie des aînés». *Pensée plurielle*, 53(1), 140-157.
- Vidal, P., & Rougé, L. (2011). Les espaces périurbains habités par le numérique. Le cas de la Normandie. Éditions du Certu. 54 p. <https://hal.science/hal-00647977>

- Vignon, S. (2016). Des maires en campagne(s). Transformations des répertoires de mobilisation électorale et des registres de légitimité politique dans les mondes ruraux. *Politix*, 113(1), 17-42. <https://doi.org/10.3917/pox.113.0017>
- Vinel, V. (2017). Générations, genre et classe sociale. Représentations et pratiques du corps et de la santé de populations rurales et vieillissantes. In : *Viellissement et classes sociales*. Peter Lang. 119-139. <https://shs.hal.science/halshs-03112907>
- Viriot-Durandal, J.-P., Pihet, C., & Chapon, P.-M. (2012). Les défis territoriaux face au vieillissement. *La Documentation française*. 181 p.
- Viriot-Durandal, J.-P. (2012). Le « pouvoir gris » du lobbying au pouvoir sur soi. *Gérontologie et société*, 35(143), 23-38. <https://doi.org/10.3917/g.s.143.0023>
- Viriot-Durandal, J.-P., & Guthleben, G. (2002). Le pouvoir d'être vieux. Empowerment et police des âges. *Gérontologie et société*, 25(102), 237-252. <https://doi.org/10.3917/g.s.102.0237>
- Viriot-Durandal, J.-P., & Scheider, M. (2016). La démarche Villes et communautés amies des aînés. Quand vieillir devient un enjeu international pour les sociétés contemporaines. *Vie sociale*, 16(4), 177-194. <https://doi.org/10.3917/vsoc.164.0177>
- Voix, C., Prat, R., Gazan, R., Dubois, C., Helmer, C., Delcourt, C., Verger, E., Darmon, N., & Feart, C. (2022). Diversité alimentaire et risque de décès en population générale âgée. *Nutrition Clinique et Métabolisme*, 36(1), S43. <https://doi.org/10.1016/j.nupar.2021.12.083>
- Voléry, I. (2013). Quand les normes d'avancée en âge amplifient les oppressions de sexe « bien-vieillir-chez-soi » en zone péri-urbanisée. *Gérontologie et société*, 36(146), 89-103. <https://doi.org/10.3917/g.s.146.0089>
- Voléry, I., & Legrand, M. (2012). L'autonomie au grand-âge : corporéisation du vieillissement et distinctions de sexe. *SociologieS*. <https://doi.org/10.4000/sociologies.4128>
- Wahl, H.-W., Iwarsson, S., & Oswald, F. (2012). Aging well and the environment: Toward an integrative model and research agenda for the future. *The Gerontologist*, 52(3), 306-316. <https://doi.org/10.1093/geront/gnr154>
- Wahl, H.-W., & Weisman, G. D. (2003). Environmental gerontology at the beginning of the new millennium: Reflections on its historical, empirical, and theoretical development. *The Gerontologist*, 43(5), 616-627. <https://doi.org/10.1093/geront/43.5.616>
- Ward, M. R., Somerville, P., & Bosworth, G. (2013). 'Now without my car I don't know what I'd do': The transportation needs of older people in rural Lincolnshire. *Local Economy*, 28(6), 553-566. <https://doi.org/10.1177/0269094213495232>
- Watne, T., Lobo, A., & Brennan, L. (2011). Children as agents of secondary socialisation for their parents. *Young Consumers*, 12(4), 285-294. <https://doi.org/10.1108/17473611111185841>
- Wiebe, I. (2018). Les pratiques et expériences de mobilité quotidienne des personnes âgées dans l'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie. Thèse de doctorat. Université du Québec. 338 p. <https://www.proquest.com/docview/2812064520?pq-origsite=gscholar&fromopenview=true&sourcetype=Dissertations%20&%20Theses>
- Wiebe, I., & Séguin, A.-M. (2019a). Enjeux et tactiques de mobilité quotidienne de personnes aînées résidant dans un quartier montréalais. *Cahiers de géographie du Québec*, 63(179-180), 231-242. <https://doi.org/10.7202/1084234ar>

- Wiebe, I., & Séguin, A.-M. (2019b). La mobilité d'aînés d'un arrondissement montréalais : frictions et ancrages. *Gérontologie et société*, 41(160), 17-31. <https://doi.org/10.3917/g1.160.0015>
- Wiebe, I., Séguin, A.-M., Apparicio, P., & Billette, V. (2018). Les personnes âgées ont tout leur temps ? In : *Les vieillissements sous la loupe : Entre mythes et réalités*. Presses de l'Université Laval. 187-194.
- Young, M., Soza-Parra, J., & Circella, G. (2022). The increase in online shopping during COVID-19: Who is responsible, will it last, and what does it mean for cities? *Regional Science Policy & Practice*, 14(S1), 162-178. <https://doi.org/10.1111/rsp3.12514>
- Zacklad, R. (2018). Grand âge et perte d'autonomie : La construction sociale d'une politique publique spécifique. In *Tous autonomes ! : Injonction des politiques sociales ou fabrication collective*. Presses universitaires du Septentrion. 81-92. <https://books.openedition.org/septentrion/25416>
- Zelezny, L. C., Chua, P.-P., & Aldrich, C. (2000). New ways of thinking about environmentalism: Elaborating on gender differences in environmentalism. *Journal of Social issues*, 56(3), 443-457. <https://doi.org/10.1111/0022-4537.00177>
- Ziegler, F., & Schwanen, T. (2011). 'I like to go out to be energised by different people': An exploratory analysis of mobility and wellbeing in later life. *Ageing and Society*, 31(5), 758-781. <https://doi.org/10.1017/S0144686X10000498>
- Zielinski, A. (2010). L'éthique du care. Une nouvelle façon de prendre soin. *Études*, 413(12), 631-641. <https://doi.org/10.3917/etu.4136.0631>
- Zimmermann, B. (2017). Postface. Formation emploi. *Revue française de sciences sociales*, 139, 91-104. <https://doi.org/10.4000/formationemploi.5151>
- Zube, E. H., & Sell, J. L. (1986). Human Dimensions of Environmental Change. *Journal of Planning Literature*, 1(2), 162-176. <https://doi.org/10.1177/088541228600100202>
- Zube, E. H., Sell, J. L., & Taylor, J. G. (1982). Landscape perception: Research, application and theory. *Landscape Planning*, 9(1), 1-33. [https://doi.org/10.1016/0304-3924\(82\)90009-0](https://doi.org/10.1016/0304-3924(82)90009-0)

Glossaire

ADMR : Aides à Domicile en Milieu Rural

Aggir : Autonomie, Gérontologie, Groupes Iso-Ressources

ANCT : Agence nationale de la cohésion des territoires

Amap : Associations pour le maintien d'une agriculture paysanne

APA : Allocation Personnalisée à l'Autonomie

CC : Communauté de Communes

Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CNRTL : Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales

Crédoc : Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie

DMLA : Dégénérescence Maculaire Liée à L'âge

Éhpad : Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes

EMP : Enquête Mobilité des Personnes

Gir : Groupes Iso-Ressources

Inrae-Cesaer : Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement - Centre d'Économie et de Sociologie appliquées à l'Agriculture et aux Espaces Ruraux

Ined : Institut national d'études démographiques

Insee : Institut national de la statistique et des études économiques

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

PFP : Petits Frères des Pauvres

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PPR-A : Programme Prioritaire de Recherche – Autonomie

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français

TAD : Transport à la Demande

TER : Train Express Régional

TIC : Technologie de l'Information et de la Communication

VADA : Villes Amies Des Aînés

VPC : Vente Par Correspondance

Table des matières

Remerciements	2
Préambule	5
Introduction générale	9
Partie I - Lire, conceptualiser, construire un cadre d'analyse et une méthode d'investigation.....	25
Chapitre 1: Un cadre théorique qui allie sociologie du vieillissement, gérontologie environnementale et sciences de l'aménagement.....	27
1. Les évolutions des conditions d'approvisionnement et leurs effets sur les pratiques des personnes vieillissantes.....	28
1.1. Définir et mesurer l'approvisionnement.....	28
1.1.1. Se procurer les produits souhaités	28
1.1.2. L'approvisionnement, une pratique socialisée.....	28
1.1.3. Qualifier l'approvisionnement pour saisir l'évolution des pratiques.....	30
1.2. Transformations de l'offre commerciale et des conditions de mobilité dans les territoires peu denses.....	35
1.2.1. Mutation de l'offre commerciale dans les espaces peu denses	35
1.2.2. Premières générations de la dépendance à l'automobile.....	37
1.2.3. Un renouveau des modes d'approvisionnement de proximité	38
1.2.4. Déploiement important de l'offre commerciale en ligne et ses effets sur les pratiques de consommation.....	39
1.3. L'approvisionnement tient-il une place particulière dans le quotidien des personnes plus âgées ?.....	41
1.3.1. Les singularités de la mobilité chez la population âgée.....	41
1.3.2. Les personnes plus âgées sont-elles des consommatrices comme les autres ?..	43
2. Le vieillissement, un processus de transformation biologique et social.....	45
2.1. On ne naît pas vieux on le devient	45
2.1.1. Des approches par les in-capacités pour comprendre les difficultés rencontrées en vieillissant.....	45
2.1.2. Les approches sociologiques du vieillissement	47
2.2. Une mobilité qui se transforme avec l'avancée en âge	49
2.2.1. La mobilité change au gré des transformations des besoins et des préférences	49
2.2.2. Vers un resserrement des lieux d'approvisionnement autour du domicile	51
2.3. L'approvisionnement en vieillissant, une évolution hétérogène	53
2.3.1. Analyser la diversité des pratiques de mobilité chez la population âgée	53
2.3.2. Le genre façonne les pratiques d'approvisionnement tout au long de la vie	55
3. Comprendre les liens entre l'évolution de l'environnement des personnes plus âgées et les processus de vieillissement.....	61
3.1. L'environnement extérieur, un déterminant majeur de l'expérience du vieillissement	61

3.1.1.	Des premières théories de l'écologie du vieillissement à la gérontologie environnementale.....	61
3.1.2.	Le concept « d'exclusion » pour caractériser les interactions entre vieillissement et environnement	64
3.1.3.	L'environnement extérieur au cœur des théories de la production du handicap et des capacités	66
3.2.	Réfléchir au maintien de l'autonomie à partir des stratégies mises en œuvre pour s'approvisionner.....	70
3.2.1.	Approches plurielles de l'autonomie :de l'indépendance fonctionnelle à l'expression des capacités de dire, de faire et de raconter	70
3.2.2.	Analyser les capacités individuelles à maintenir un approvisionnement autonome.....	73
	Conclusion du chapitre 1	75
	Chapitre 2 : Méthodologie d'enquête et présentation des terrains	79
1.	Partis pris méthodologiques et données mobilisées.....	79
1.1.	Le choix des méthodes d'enquête.....	79
1.1.1.	Construction d'un cadre méthodologique centré sur une enquête qualitative par entretiens semi-directifs.....	79
1.1.2.	Le choix de cibler une population âgée de 70 ans et plus résidant à domicile dans les espaces peu denses des aires de Dijon et Limoges	82
1.2.	Présentation de l'enquête sur le terrain : de sa mise en place à l'analyse du matériau récolté	88
1.2.1.	La prise de contact et la constitution d'un échantillon de personnes rencontrées	88
1.2.2.	Réalisation des entretiens, de la conception d'un guide à sa mise en application	91
1.2.3.	Retranscription et analyse des propos recueillis.....	96
1.2.4.	Les entretiens avec des acteur·rices public·ques et privé·es en charge de questions en lien avec l'approvisionnement ou l'accompagnement du vieillissement des personnes.....	97
1.3.	Analyse quantitative de la mobilité quotidienne des personnes âgées en France..	99
1.3.1.	Un panorama statistique de la mobilité pour achats à partir de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2018-2019	99
1.3.2.	Les variables de l'enquête mobilisées.....	100
1.3.3.	Articulation des statistiques avec les observations qualitatives.....	104
1.4.	Les sources de données mobilisées pour caractériser l'évolution de l'offre commerciale des aires de Limoges et Dijon	105
2.	Terrains d'étude et profils des personnes rencontrées	107
2.1.	Diversité des contextes résidentiels couverts.....	107
2.1.1.	Les communes peu denses qui composent les terrains	107
2.1.2.	Des vieillissements hétérogènes	108
2.1.3.	Concentration de l'offre commerciale autour de la ville centre et des centralités locales	113

2.1.4.	Services de mobilité et infrastructures de transport	118
2.2.	Présentation des caractéristiques des personnes rencontrées.....	123
2.2.1.	Âge et situation conjugale	123
2.2.2.	Ancienneté résidentielle.....	125
2.2.3.	Ancienne profession	126
2.2.4.	Des pratiques d’approvisionnement différenciées.....	127
2.3.	Retours réflexifs sur les conditions du déroulement de l’enquête	129
2.3.1.	Risques de biais dans la constitution de l’échantillon de personnes rencontrées 129	
2.3.2.	Les perturbations provoquées par la crise de la pandémie de coronavirus.....	131
2.3.3.	Avoir moins de 30 ans et enquêter auprès de personnes plus âgées.....	134
	Conclusion du chapitre 2	136
Partie II – Regards portés et manières de s’adapter aux transformations des conditions d’approvisionnement		139
Chapitre 3 : Un changement des besoins et des envies en vieillissant en parallèle de l’évolution de l’environnement de résidence		141
1.	Le vieillissement, un processus de transformation bien connu des personnes qui en font l’expérience.....	142
1.1.	Mutation des programmes d’activité	142
1.1.1.	Une plus grande flexibilité après la retraite.....	142
1.1.2.	Des besoins qui s’adaptent en conséquence de programmes d’activités renouvelés.....	143
1.2.	Apparition de nouveaux troubles physiques, cognitifs ou sensoriels.....	144
1.2.1.	À la vieillesse, des difficultés inévitables ?	144
1.2.2.	Une variété de difficultés qui affectent le recours aux différents modes de déplacement	146
1.2.3.	L’acquisition de nouvelles compétences : des efforts qui paraissent excessifs et jugés peu profitables	151
1.2.4.	Une appréhension du monde extérieur qui grandit.....	153
1.2.5.	Vieillir au même rythme que son entourage	154
1.3.	L’approvisionnement, parfois la seule sortie de la semaine	156
1.3.1.	La place considérable des achats dans les programmes d’activité.....	156
1.3.2.	Les courses du quotidien comme source de plaisir	157
2.	Des évolutions de l’environnement bien connues de ses habitant·es.....	159
2.1.	Un maillage plus fin des grandes et moyennes surfaces.....	159
2.2.	Après un déclin des commerces de proximité, un renouveau de l’offre locale qui convainc une partie des résident·es.....	162
2.2.1.	La disparition de l’offre de proximité traditionnelle : un évènement omniprésent dans les entretiens	162
2.2.2.	Une ambivalence face à l’apparition des grandes et moyennes surfaces.....	164

2.2.3.	De nouvelles opportunités d’approvisionnement dans les environs du domicile	165
2.2.4.	Les pratiques des nouveaux·elles résident·es : des jugements mitigés	166
2.3.	« C’est plus mon Dijon. » Des centres-villes devenus moins accueillants au dire de certaines personnes rencontrées.....	169
2.3.1.	Des aménagements qui réduisent la place de l’automobile dans le centre de la ville	169
2.3.2.	Des propos positifs sur la piétonnisation, mais dubitatifs quant aux mesures contrariant l’accès automobile.....	170
2.3.3.	Un renouvellement urbain qui brouille des repères et dégrade la lisibilité de la ville	171
2.3.4.	Effet répulsif de l’embourgeoisement de quartiers centraux	172
2.4.	De nouveaux obstacles à la marche.....	173
3.	Réceptions des changements dans l’environnement : entre nostalgie et sentiment d’exclusion.....	175
3.1.	Nostalgie d’une offre traditionnelle disparue.....	175
3.2.	Des difficultés singulières au croisement du vieillissement et des changements extérieurs.....	177
3.2.1.	Une adaptation plus difficile à la vieillesse aux nouveautés des services de transports collectifs.....	177
3.2.2.	Une dépendance à l’automobile de plus en plus pesante.....	178
3.3.	Naissance d’un sentiment d’exclusion face à une perte d’accessibilité.....	182
3.3.1.	Certains changements sont inadaptés, voire incompatibles avec le prolongement des pratiques établies	182
3.3.2.	Un sentiment d’exclusion alimenté par un manque de considération	184
	Conclusion du chapitre 3	186
	Chapitre 4 : La pluralité des stratégies d’adaptation : entre ajustements, renoncements et engagements	189
1.	Faire appel à toutes les ressources disponibles	190
1.1.	De nombreux ajustements à la marge.....	190
1.1.1.	Détourner l’usage du caddie	190
1.1.2.	Écouter son corps afin d’économiser son énergie.....	191
1.1.3.	Se tenir au courant des opportunités pour pouvoir s’en saisir.....	192
1.1.4.	Les connaissances de soi et du territoire au service de solutions adaptées	194
1.2.	Ajustements temporels des pratiques d’approvisionnement	196
1.2.1.	De nouveaux horaires et fréquences de sorties en harmonie avec les rythmes du quotidien.....	196
1.2.2.	Des choix horaires pour éviter la foule chez les un·es et pour croiser du monde chez les autres	198
1.2.3.	Plus de lenteur à toutes les étapes de l’approvisionnement	200
1.3.	Acquérir de nouveaux outils et de nouvelles connaissances afin d’élargir les possibilités.....	201

1.3.1.	Des objets matériels comme support à la mobilité.....	201
1.3.2.	Apprendre, réapprendre à emprunter les transports, conduire une voiture et naviguer en ligne.....	202
1.4.	Mobiliser l'entourage et faire appel aux aides institutionnelles	203
1.4.1.	Solliciter les membres de la famille	204
1.4.2.	S'appuyer sur des relations d'entraide au sein du voisinage et du cercle amical	205
1.4.3.	Les services « en plus » des commerçant·es pour un gain d'accessibilité.....	207
1.4.4.	Recours aux aides institutionnelles : des aides plus ou moins formelles	208
2.	Recompositions spatiales des pratiques : recentrage des univers d'approvisionnement sur les centralités secondaires et sur le domicile.....	210
2.1.	Atténuation de la place accordée à Dijon et Limoges	210
2.1.1.	Se détourner de la grande ville pour privilégier sa périphérie ou les centralités secondaires	210
2.1.2.	Les bourgs, des lieux désormais incontournables.....	214
2.2.	Des choix de formes d'approvisionnement dans un espace moins étendu.....	215
2.2.1.	Des commerces de proximité souvent réduits à « de la dépanne ».....	216
2.2.2.	Les supermarchés, éléments clés des solutions localistes	216
2.2.3.	Opérer depuis son domicile, une option pertinente pour les personnes qui souhaitent limiter leurs déplacements ou rencontrent des difficultés à se déplacer.....	217
2.3.	Un resserrement qui se fait parfois sous contrainte.....	220
2.3.1.	Renoncer à des lieux d'achats et/ou à des produits devenus inaccessibles	220
2.3.2.	Stratégies adoptées sous contrainte et autocensure en cas de dépendance à une tierce personne.....	221
3.	L'engagement local : une stratégie à long terme pour anticiper le vieillissement.....	224
3.1.	Une consommation engagée pour soutenir et maintenir l'offre locale	225
3.1.1.	Le choix des formes d'approvisionnement se fait en cohérence avec ses valeurs	225
3.1.2.	Choix de l'enseigne et des personnes soutenues.....	228
3.1.3.	La fidélité pour pérenniser l'offre commerciale locale.....	229
3.2.	Des prises de responsabilités institutionnelles aux solidarités de voisinage : diverses formes d'engagement	230
3.2.1.	Une intégration imparfaite des difficultés d'approvisionnement par les personnes âgées dans leurs responsabilités d'élue local·e.....	231
3.2.2.	Des engagements associatifs de différentes natures qui améliorent l'accessibilité aux commerces	232
3.2.3.	L'engagement au sein du tissu associatif, une composante des stratégies d'entraide	235
3.3.	Agir sur la société pour favoriser le vieillissement à domicile	235
	Conclusion du chapitre 4	237
	Chapitre 5 : La digitalisation de l'offre commerciale et des services de mobilité : une tendance aux effets profonds.....	241

1. Des transformations induites par la digitalisation qui bouleversent les pratiques d'approvisionnement	243
1.1. Une automatisation généralisée des modes de paiement	243
1.2. La dématérialisation des services et de la billettique	244
1.3. Essor du e-commerce et élargissement potentiel des possibilités de recours aux achats à distance.....	246
1.3.1. Transformation numérique des services de ventes par correspondance.....	246
1.3.2. Diversification de l'offre d'achat à distance et multiplication des acteur·rices du e-commerce.....	247
2. Les effets attribués à la digitalisation conditionnent les perceptions : entre indifférence, adhésion et opposition	248
2.1. Les personnes vieillissantes évaluent les conséquences des transformations numériques sur leur territoire.....	248
2.1.1. Une dématérialisation associée à la disparition des magasins avec du personnel	249
2.1.2. Un impact jugé négatif sur l'emploi.....	250
2.1.3. Mais des appréciations plus favorables pour certains usages des TIC	251
2.2. Les conséquences de la digitalisation sur les pratiques d'approvisionnement et sur l'accessibilité	253
2.2.1. Des transformations numériques synonymes de perte d'accessibilité.....	253
2.2.2. Une adhésion à de nouvelles formes d'approvisionnement en ligne appréciées	255
3. La digitalisation : vecteur d'autonomie ou responsable d'une perte d'autonomie ?.....	258
3.1. Les technologies numériques : un support pour des stratégies d'adaptation.....	258
3.1.1. Une évolution des pratiques en ligne en parallèle des évolutions de l'offre en ligne	258
3.1.2. Des possibilités alternatives à une mobilité physique	259
3.2. Les supports numériques ne sont pas ou ne peuvent pas être mobilisés par toutes et tous	264
3.2.1. Le (non) recours aux TIC : fruit d'une réflexion sur son intérêt.....	265
3.2.2. Refus de cautionner la digitalisation en raison de ses effets estimés néfastes .	267
3.2.3. Des conditions physiques et des compétences techniques insuffisantes qui contraignent l'usage des outils numériques	269
3.2.1. Les craintes de fraude attisent la méfiance et freinent les pratiques d'achat en ligne	272
3.3. Des difficultés à se saisir des opportunités virtuelles qui ne sont pas toujours insurmontables	274
4. Une typologie des personnes plus âgées selon leur attitude face à la digitalisation.....	276
4.1. Construction d'une typologie à partir de postures et pratiques hétérogènes	276
4.2. Présentation des postures qui caractérisent chaque type	277
4.2.1. Les indifférent·es sont resté·es à l'écart des changements en cours.....	277

4.2.2. Les volontaires souhaitent se saisir de solutions numériques malgré des difficultés d'usage	278
4.2.3. Les agissant·es connecté·es profitent pleinement des nouvelles opportunités en ligne	279
4.2.4. Les exclu·es endurent une perte d'autonomie en conséquence de la dématérialisation.....	280
4.2.5. Les contestataires refusent de prendre part aux effets jugés néfastes de la digitalisation	282
Conclusion du chapitre 5	283
Partie III - Faire face aux transformations : une adaptation aux dimensions plurielles .	287
Chapitre 6 : Les multiples stratégies d'adaptation découlent de la diversité des vieillissements et révèlent des inégalités entre les personnes plus âgées	289
1. Les caractéristiques discriminantes sur le maintien d'une autonomie pour s'approvisionner	290
1.1. Les difficultés physiques pour se déplacer : le facteur le plus limitant en termes de mobilité.....	291
1.2. Des contraintes économiques qui restreignent les possibilités d'adaptation.....	294
1.3. Le réseau d'interconnaissance et l'entourage comme source d'inégalité.....	298
1.3.1. Un soutien de l'entourage familial et une socialisation ascendante qui favorise l'adoption de nouvelles pratiques d'approvisionnement	298
1.3.2. Des possibilités d'aide plus nombreuses pour les adhérent·es d'associations locales	300
2. Les caractéristiques du territoire de résidence : un effet nuancé sur les possibilités d'adaptation.....	302
2.1. Banlieue proche, périurbain, espace rural : en dehors des centres urbains, aucun espace ne semble plus propice qu'un autre.....	303
2.1.1. La densité a une influence positive sur l'accès aux commerces, mais limitée..	303
2.1.2. Des spécificités propres aux espaces ruraux polarisés : entre dépendance à l'automobile et revendication de solidarités	304
2.1.3. La pertinence des bourgs comme centralités adaptées au vieillissement remise en question	306
2.2. Les ressources spatiales les plus discriminantes se situent à une échelle plus locale	308
2.2.1. Une offre de transport public non adaptée aux pratiques des personnes âgées qui ne favorise pas l'accès aux commerces.....	309
2.2.2. Des inégalités d'offres et de services pour opérer à domicile	311
2.3. Des conceptions personnelles d'un territoire adapté au vieillissement.....	314
2.3.1. La tri-résidentialité pour anticiper la perte d'autonomie.....	314
2.3.2. Quitter la ville à 80 ans pour s'installer à la campagne.....	315
3. Des variables qui influencent le maintien d'un approvisionnement autonome indirectement	316
3.1. Des inégalités socio-économiques qui se cumulent en vieillissant.....	317

3.1.1.	L'âge d'apparition des difficultés à se déplacer est corrélé au niveau de revenu et à l'ancienne profession	317
3.1.2.	Les connaissances acquises lors de la vie professionnelle mises au service de l'approvisionnement en vieillissant.....	319
3.1.3.	L'étendue et la diversité du réseau d'interconnaissance dépendantes de la trajectoire professionnelle	321
3.2.	Influence de la trajectoire résidentielle sur les possibilités d'adaptation	322
3.2.1.	Acquisition de compétences dans d'autres contextes résidentiels habités dans le passé	322
3.2.2.	Ancienneté résidentielle et constitution d'un réseau d'interconnaissance local	323
3.3.	L'âge et la génération, deux variables centrales pour comprendre les différentes stratégies adoptées	324
3.3.1.	Importance de la génération sur la perception de l'offre commerciale et des services de mobilité.....	324
3.3.2.	Une influence relative de l'âge	327
4.	Conclusion du chapitre 6	330
Chapitre 7 : Pratiques différenciées entre les femmes et les hommes et inégalités de genre quant au maintien d'un approvisionnement autonome.....		335
1.	Toutes choses inégales par ailleurs ?	336
1.1.	Des inégalités socio-économiques accrues entre les femmes et les hommes âgées	337
1.2.	Les femmes sont davantage touchées par des difficultés pour se déplacer en vieillissant.....	339
1.3.	La conduite automobile des femmes plus âgées : effets générationnels, effets d'âge et renforcement des normes de genre	340
1.3.1.	Une conduite automobile différenciée, plus restreinte chez les femmes	340
1.3.2.	Des arbitrages à l'échelle du couple au détriment de l'émancipation des femmes	342
2.	Une participation à l'approvisionnement plus importante chez les hommes avec l'avancée en âge	344
2.1.	La vieillesse : un tournant dans l'organisation des ménages en matière d'approvisionnement ?.....	345
2.1.1.	Des mobilités pour achats différenciées tout au long de la vie et jusqu'au grand âge	345
2.1.2.	Les femmes majoritairement en charge de l'approvisionnement pendant la vie active	346
2.1.3.	La retraite : un prolongement des pratiques ou une remise en cause de l'organisation établie	348
2.1.4.	Différentes modalités d'organisation à deux et partage des étapes de l'itinéraire d'approvisionnement	350
2.2.	Une différenciation genrée des pratiques qui se perpétue avec l'avancée en âge	351
2.2.1.	Une conception genrée des achats « plaisir ».....	351

2.2.2.	Une participation des conjoints pour pallier les difficultés de leurs compagnes	353
2.2.3.	Les vieilles femmes conservent néanmoins toujours la charge organisationnelle	354
3.	Le couple âgé : entre maintien de l'autonomie du couple et la gestion de nouvelles contraintes	355
3.1.	Des stratégies d'adaptation à deux pour rester autonome ensemble	356
3.1.1.	Une plus grande complémentarité dans le couple	356
3.1.2.	Une nouvelle organisation à deux au service de l'indépendance du couple	357
3.2.	Le nouveau partage de la charge : entre soulagement et sentiment de culpabilité pour les femmes	358
3.2.1.	La mise à contribution du mari pour se défaire de contraintes spatiales et temporelles	358
3.2.2.	Des renoncements partiels induits par une nouvelle organisation qui ne soit pas trop lourde pour les hommes	359
3.2.3.	L'intervention des époux conduit à un sentiment de culpabilité, renforcé par le vieillissement	361
3.2.4.	L'autocensure des épouses pour rendre tenable un équilibre fragile	362
	Conclusion du chapitre 7	363
	Conclusion de la thèse	367
1.	Documenter la diversité des stratégies employées pour s'adapter à l'expérience du vieillissement dans les espaces peu denses	367
2.	Différentes expressions de l'autonomie illustrées à travers la notion d'approvisionnement autonome	380
3.	Des pistes pour des politiques publiques en faveur d'un environnement adapté aux expériences du vieillissement	387
	Références bibliographiques	403
	Glossaire	434
	Table des matières	435
	Table des cartes	444
	Table des figures	445
	Table des tableaux	446
	Table des annexes	447
	Table des encadrés	448
	Annexes	449

Table des cartes

Carte 1 : Le territoire d'étude de Limoges	86
Carte 2 : Le territoire d'étude de Dijon.....	87
Carte 3 : Répartition spatiale des personnes âgées de 75 ans et plus – Aire de Limoges	109
Carte 4 : Évolution de la part des personnes âgées de 75 ans et plus – Aire de Limoges	110
Carte 5 : Répartition spatiale des personnes âgées de 75 ans et plus – Aire de Dijon	111
Carte 6 : Évolution de la part des personnes âgées de 75 ans et plus – Aire de Dijon.....	112
Carte 7 : Offre commerciale actuelle et centralités locales – Aire de Limoges	116
Carte 8 : Offre commerciale actuelle et centralité locale – Aire de Dijon	117
Carte 9 : Offre de mobilité – aire de Limoges.....	120
Carte 10 : Offre de mobilité – aire de Dijon	121
Carte 11 : Évolution de l'offre commerciale de 1988 à 2021 sur les deux terrains étudiés.....	161
Carte 12 : Services de livraison présentés sur les terrains d'étude (2023)	313

Table des figures

Figure 1 : Part des individus ayant fait un achat sur internet selon leur âge en 2009 et en 2019 ...	44
Figure 2 : Les différentes sources d'évolutions des pratiques de mobilité en vieillissant	50
Figure 3 : L'écologie du vieillissement selon Lawton et Nahemow.....	62
Figure 4 : Photographie du quai de la gare de Blaisy-Bas.....	122
Figure 5 : Frise chronologique de la conduite du terrain durant la pandémie de Covid 19	132
Figure 6 : Part des personnes gênées pour se déplacer selon l'âge	145
Figure 7 : Les gênes pour se déplacer à pied par catégorie d'âge	146
Figure 8 : Les gênes pour se déplacer en transports collectifs par catégorie d'âge.....	148
Figure 9 : Les gênes pour se déplacer en voiture par catégorie d'âge.....	149
Figure 10 : Répartitions du nombre de déplacements quotidiens par motif selon l'âge.....	156
Figure 11 : Lecture des pratiques de mobilité pour achats de Madame Blardone au regard de la trajectoire biographie et de l'évolution de l'offre commerciale	183
Figure 12 : Différentes sources d'inégalités pour maintenir un approvisionnement autonome...290	
Figure 13 : Univers d'approvisionnement de Madame Blandy et de Madame Blavier	301
Figure 14 : Évolution de la part des personnes gênées selon l'âge et le niveau de revenu (en quartile)	318
Figure 15 : Univers d'approvisionnement de Madame Marquet et de Mme et M. Marin.....	329
Figure 16 : Nombre de déplacements quotidiens pour motifs achats des femmes et des hommes selon l'âge	345
Figure 17 : Évolutions de l'organisation entre les femmes et les hommes d'un ménage pour s'approvisionner avec l'avancée en âge	364
Figure 18 : Des cheminements de pertes et de gains de capacités de dire et de faire pour s'approvisionner	381

Table des tableaux

Tableau 1 : La diversité des formes d’approvisionnement des personnes rencontrées	31
Tableau 2 : Caractéristiques des aires d’attraction des deux terrains étudiés.....	85
Tableau 3 : Synthèse des caractéristiques de l’échantillon des personnes rencontrées	90
Tableau 4 : Thèmes et principaux sujets d’intérêt du guide d’entretien	92
Tableau 5 : Volume de déplacements des individus <i>kish</i> de l’EMP en fonction de leur âge.....	99
Tableau 6 : Niveaux de densité des communes de résidence des personnes rencontrées.....	108
Tableau 7 : Situation conjugale des personnes rencontrées	124
Tableau 8 : diversification de l’univers d’approvisionnement et fréquence des déplacements.....	128
Tableau 9 : Typologie des personnes plus âgées face aux transformations digitales.....	277
Tableau 10 : Modèle linéaire du nombre de déplacements pour achat quotidien	293
Tableau 11 : Les services de livraison des courses proposés par la grande distribution.....	312
Tableau 12 : Part des personnes plus âgées gênées selon l’ancienne catégorie socio-professionnelle	319
Tableau 13 : Nombres de points d’approvisionnement et fréquences des déplacements selon l’âge des personnes enquêtées	328
Tableau 14 : Catégories socio-professionnelles des femmes et des hommes âgés de 70 ans et plus	337
Tableau 15 : Statut marital des personnes retraitées en fonction du sexe.....	338
Tableau 16 : Inégalités entre les femmes et les hommes face au fait d’être gêné pour se déplacer	339
Tableau 17 : Part de la population âgée de 70 ans ou plus détentrice du permis de conduire selon le sexe et la catégorie socio-professionnelle	341

Table des annexes

Annexe 1 : Caractéristiques principales des personnes de l'enquête	449
Annexe 2 : Guide d'entretien détaillé	452
Annexe 3 : Évolution de la fréquence de passage des TER des gares d'intérêt des personnes enquêtées entre 1980, 1989 et 2023.....	458
Annexe 4 : Modèle logistique de la probabilité de ne pas se déplacer durant une semaine	459

Table des encadrés

Encadré 1 : Définir le <i>care</i>	57
Encadré 2 : Le développement de la vente par correspondance (VPC) en France.....	246

Annexes

Annexe 1 : Caractéristiques principales des personnes de l'enquête

<i>Enquêtés</i>	<i>Commune</i>	<i>Date de l'entretien</i>	<i>Âge</i>	<i>Ancienneté résidentielle</i>	<i>Ancienne profession (principale)</i>	<i>Nombres d'enfants</i>	<i>Situation conjugale</i>	<i>Permis de conduire</i>	<i>Présence famille à proximité</i>
Mme Apolinar	Saint-Apollinaire	13/05/2021	74	1981	Cadre	2	Mariée	Oui	Oui
Mme Arcelin	Arc-sur-Tille	12/05/2021	75	1986	Cadre	2	Mariée	Oui	Non
M. Arcelin	Arc-sur-Tille	12/05/2021	70	1986	Cadre	2	Marié	Oui	Non
Mme Archer	Arc-sur-Tille	04/05/2022	75	1980	En charge du travail domestique	2	Mariée	Oui	Oui
Mme Arcis	Arc-sur-Tille	05/05/2022	81	1980	Profession intermédiaire	2	Veuve depuis 21 ans	Oui	Non
M. Astie	Asnière-lès-Dijon	25/04/2022	79	1972	Cadre	2	Marié	Oui	Oui
Mme Blain	Blaisy-Bas	14/04/2022	83	1965	Ouvrier·ère	2	Veuve + conjoint	Non	Oui
Mme Blaisel	Blaisy-Bas	28/04/2022	74	1991	Employé·e	2	Mariée	Oui	Non
Mme Blampey	Blaisy-Bas	28/04/2022	73	1979	Profession intermédiaire	4	Mariée	Oui	Oui
M. Blampey	Blaisy-Bas	28/04/2022	79	1979	Cadre	4	Marié	Oui	Oui
Mme Blanchon	Blaisy-Bas	14/04/2022	70	1978	Profession intermédiaire	3	Mariée	Oui	Oui
M. Blanchon	Blaisy-Bas	14/04/2022	73	1978	Employé·e	3	Marié	Oui	Oui
M. Blanco	Blaisy-Bas	14/04/2022	71	1992	Ouvrier·ère	0	En couple	Oui	Non
Mme Blandy	Blaisy-Bas	27/04/2022	82	1970	En charge du travail domestique	1	Veuve depuis 2 ans	Non	Non
Mme Blanquefort	Blaisy-Bas	27/04/2022	82	1940	Employé·e	0	Célibataire	Oui	Oui
Mme Blaque	Blaisy-Bas	14/04/2022	74	1971	Employé·e	3	Mariée	Oui	Oui
Mme Blardone	Blaisy-Bas	27/04/2022	84	1938	En charge du travail domestique	3	Veuve	Non	Oui
Mme Blattner	Blaisy-Bas	27/04/2022	82	2005	Ouvrier·ère	1	Divorcé	Non	Oui
Mme Blau	Blaisy-Bas	27/04/2022	75	1992	Employé·e	2	Mariée	Non	Oui
M. Blau	Blaisy-Bas	27/04/2022	75	1992	Ouvrier·ère	2	Marié	Oui	Oui
Mme Blavier	Blaisy-Bas	28/04/2022	85	1972	En charge du travail domestique	3	Veuve depuis 17 ans	Non	Oui
Mme Bliot	Bligny le sec	22/07/2021	82	1999	Agriculteur·rice	3	Veuve depuis 6 ans	Non	Oui
Mme Bondu	Saint-Bonnet	23/02/2022	72	1989	Profession intermédiaire	1	Veuve depuis 4 ans et demi	Oui	Non
Mme Bonetti	Saint-Bonnet	24/02/2022	72	2000	Employé·e	2	Divorcée depuis 30 ans	Oui	Oui
M. Bonjean	Saint-Bonnet	31/05/2022	73	2003	Cadre	3	Marié	Oui	Oui

Mme Bonnefous	Limoges/Saint-Bonnet	23/02/2022	79	déménagement	Artisan·e	1	Veuve	Oui	Oui
M. Bonnel	Saint-Bonnet	30/05/2022	72	2006	Employé·e	0	Divorcé	Oui	Non
Mme Bonneville	Saint-Bonnet	23/02/2022	71	1975	Profession intermédiaire	1	Mariée	Oui	Oui
M. Bons	Saint-Bonnet	30/05/2022	73	1990	Agriculteur·rice	2	Divorcé, en couple	Oui	Oui
Mme Buteau	Buissière-Galant	19/11/2020	66	1974	Agriculteur·rice	1	Mariée	Oui	Oui
Mme Chauveau	Chambeire	04/05/2022	71	1978	Employé·e	2	Mariée	Oui	Oui
M. Cubizolles	Curtil-Saint-Seine	11/05/2021	73	2017	Cadre	0	Séparé	Non	Non
Mme Curiel	Curtil-Saint-Seine	13/05/2021	72	1978	Profession intermédiaire	1	Mariée	Oui	Oui
M. Curiel	Curtil-Saint-Seine	13/05/2021	71	1978	Employé·e	1	Marié	Oui	Oui
Mme Curtet	Curtil-Saint-Seine	11/05/2021	71	1970	Employé·e	4	Divorcée depuis 5 ans	Oui	Oui
Mme Cuvelier	Curtil-Saint-Seine	11/05/2021	73	2006	Employé·e	2	Mariée	Oui	Oui
M. Cuvelier	Curtil-Saint-Seine	11/05/2021	77	2006	Employé·e	2	Marié	Oui	Oui
Mme Izzi	Izeure	12/04/2022	77	1990	Employé·e	3	Veuve + conjoint	Oui	Oui
M. Laborie	Labergement-Foigny	08/02/2022	73	1978	Cadre	2	Marié	Oui	Oui
Mme Marin	Saint-Martin-le-vieux	30/05/2022	73	1976	Employé·e	3	Mariée	Non	Oui
M. Marin	Saint-Martin-le-vieux	30/05/2022	75	1976	Cadre	3	Marié	Oui	Oui
Mme Marquet	Saint-Martin-le-vieux	31/05/2022	83	1959	En charge du travail domestique	6	Veuve	Oui	Oui
Mme Martinache	Saint-Martin-le-vieux	31/05/2022	78	1992	Employé·e	4	Mariée	Oui	Oui
Mme Mesnier	Messigny	12/04/2022	78	1964	Profession intermédiaire	1	Mariée	Oui	Oui
Mme Nebout	Nexon	07/06/2021	87	1958	Ouvrier·ère	1	Mariée	Non	Oui
M. Nebout	Nexon	07/06/2021	88	1958	Ouvrier·ère	1	Marié	Oui	Oui
Mme Neuville	Nexon	08/06/2021	77	2003	Agriculteur·rice	2	Mariée	Oui	Oui
M. neuville	Nexon	08/06/2021	78	2003	Agriculteur·rice	2	Marié	Oui	Oui
Mme Pagel	Le Palais-sur-Vienne	15/09/2020	71	1978	Ouvrier·ère	2	Mariée	Oui	Oui
M. Pagel	Le Palais-sur-Vienne	14/09/2020	74	1978	Chef de cuisine	2	Marié	Oui	Oui
Mme Palange	Le Palais-sur-Vienne	14/09/2020	76	1980	Technicienne à l'uni	2	Veuve depuis 1984	Oui	Oui
Mme Palomo	Le Palais-sur-Vienne	08/06/2021	78	1971	Employé·e	1	Mariée	Non	Non
Mme Palud	Le Palais-sur-Vienne	08/06/2021	87	1997	Employé·e	0	Célibataire	Non	Non
Mme Papineau	Le Palais-sur-Vienne	08/07/2020	72	1992	Employé·e	3	Mariée	Oui	Oui
Mme Parlier	Le Palais-sur-Vienne	08/07/2020	73	2006	Ouvrier·ère	2	Mariée	Non	Oui
Mme Quentin	Quetigny	13/05/2021	74	2003	Cadre	3	Mariée	Oui	Oui

M. Quentin	Quetigny	13/05/2021	73	2003	Cadre	3	Marie	Oui	Oui
Mme Rembaud	Remilly-sur-Tille	09/02/2022	67	2012	Artisan·e	2	Mariée	Oui	Oui
Mme Riblet	Rilhac-Lastours	16/09/2020	73	2002	Cadre	0	Mariée	Oui	Non
M. Riblet	Rilhac-Lastours	17/09/2020	77	2002	Cadre	0	Marié	Oui	Non
Mme Richoux	Rilhac-Lastours	15/09/2020	91	1991	En charge du travail domestique	2	Mariée	Oui	Oui
Mme Rigaud	Rilhac-Lastours	17/09/2020	76	1970	Cadre	0	Célibataire	Oui	Non
Mme Rivet	Rilhac-Lastours	15/09/2020	80	1990	Profession intermédiaire	2	Mariée	Oui	Oui
M. Rivet	Rilhac-Lastours	15/09/2020	81	1990	Cadre	2	Marié	Oui	Oui
M. Rivière	Rilhac-Lastours	15/09/2020	91	1950	Agriculteur·rice	2	Veuf depuis quelques années	Oui	Oui
Mme Seillier	Saint-Seine-l'Abbaye	12/05/2021	79	1974	Employé·e	2	Mariée	Non	Oui
M. Seillier	Saint-Seine-l'Abbaye	12/05/2021	81	1974	Employé·e	2	Marié	Oui	Oui
Mme Talmon	Talant	21/07/2021	82	1976	Employé·e	3	Mariée	Oui	Non
M. Talmon	Talant	22/07/2021	87	1976	Cadre	3	Marié	Oui	Non
M. Turpin	Turcey	22/07/2021	90	1931	Agriculteur·rice	3	Veuf depuis 20 ans	Oui	Oui

Annexe 2 : Guide d'entretien détaillé

Biographie de la personne enquêtée

1. Les caractéristiques individuelles de la personne/présentation du ménage
 - Pouvez-vous vous présenter ?
âge, ancienne profession, structure familiale, équipements (voiture, vélo, mode de transport autre)
2. Trajectoire résidentielle
 - Pouvez-vous me raconter un peu votre histoire, où vous êtes né·e, si vous avez fait des études, eu un emploi rémunéré, parlez-moi de votre famille.
 - Où habitiez-vous avant ? Pourquoi vous êtes-vous installé ici ?
 - Quand avez-vous emménagé ?
 - Habitez-vous ici toute l'année ?
 - Pouvez-vous me décrire rapidement ce qu'il s'est passé dans votre vie (naissance, études, permis de conduire, profession, mariage, enfants, déménagements, retraites, associations, engagements)
3. L'ancienneté dans le logement, le mode d'habitation
 - Depuis quand habitez-vous là ?
 - Êtes-vous propriétaire ?
 - Habitez-vous seul·e ?
** Si non :*
 - Qui sont les personnes qui vivent avec vous, depuis combien de temps ?
** Si enfants :*
 - Où habitent-ils ? À quelle fréquence les voyez-vous ? Viennent-ils vous rendre visite ? Quels âges ont-ils ? Avez-vous des petits enfants ?
4. Le niveau d'utilisation des TIC
 - Possédez-vous un téléphone portable ? Pouvez-vous aller sur internet avec ?
 - Est-ce que vous avez un accès à une connexion internet ? Qu'est-ce que vous faites sur internet ? Avec un ordinateur ? Est-ce que vous êtes sur les réseaux sociaux ?

Thème A : La mobilité et les pratiques d'achat

1. Description des pratiques d'approvisionnement
 - Pouvez-vous me décrire où vous faites vos achats, comment vous y aller et à quelle fréquence ? (Alimentaire, shopping, bricolage...)
 - Ces pratiques ont-elles changé récemment ?
- b. La nature des commerces fréquentés
 - Pouvez-vous me parler des commerces qui vous entourent, où sont-ils, quels types de magasins ? de marchés ?
 - Dans quels commerces êtes-vous allé·e la semaine dernière ? Pour quelles raisons ? Fréquentez-vous toujours les mêmes commerces ?
Le prix, la qualité des produits...
 - À quelle fréquence vous rendez-vous dans ces commerces ?
 - Est-ce que vous faites des achats en ligne ? Utilisez-vous un drive ? Pour quels produits ? À quelle fréquence ? Depuis quand ?
 - Vous faites-vous livrer ? Pourquoi ?
 - Avez-vous envie d'essayer ? Qu'est-ce que vous en pensez ?
 - Avez-vous un jardin potager ?

- Est-ce que vous savez s'il existe des fermes autour de vous qui pratiquent la vente directe ? Un marché de producteur ? Une Amap ?
- Est-ce que vous connaissez le prix de vos courses alimentaires ? Quel budget consacrez-vous à l'alimentation ? Est-ce que ce budget a évolué ?

** Si pas mentionné un commerce qui semble important à côté*

- Connaissez-vous le [commerce qui se trouve à tel endroit], vous n'achetez rien chez lui ? Pourquoi ?

c. Le trajet emprunté

- Quelles sont les possibilités de déplacements ? Pouvez-vous me décrire l'offre de transport sur le territoire ?
- Quel mode de transport utilisez-vous ? Pourquoi ?
- Combien de temps cela vous prend ? Pour y aller, et pour faire vos courses ?
- Est-ce que vous faites d'autres choses sur la route ? Quand vous sortez, est-ce que vous en profitez pour aller ailleurs ?
- Avez-vous une heure fixe ? Un horaire que vous préférez ? Pourquoi ?
- Est-ce que vous vous arrêtez faire des courses en allant, ou revenant d'une autre activité ? Est-ce que vous groupez les déplacements ?

Intégration dans les chaînes de déplacements

- Quel itinéraire choisissez-vous ? Est-ce toujours le même ? Pourquoi ?
- Une fois sur place, faites-vous autre chose ? Qu'y a-t-il à proximité ?
- Gardez-vous les mêmes habitudes en été et en hiver ? Quand il pleut ?
- Combien de temps consacrez-vous à vos achats ? Au trajet ? Est-ce que c'est toujours le même temps ?
- Vous faites-vous accompagnés ? Avec des ami·es ?
- Est-ce que vous utilisez les caisses automatiques ?
- Et à l'intérieur du magasin ? Comment faites-vous ?

** Si pas mentionné le réseau de TC passant proche du lieu de résidence*

- Savez-vous que le bus passe à [le nom de l'arrêt], le prenez-vous parfois ?
- Comment faites-vous pour savoir quand il passe ?

2. Perception de l'activité

- Est-ce une tâche que vous appréciez ou une contrainte ? Pourquoi ?
 - Y a-t-il des magasins où vous aimez vous rendre et d'autres non ?
- Distinction courses corvée, courses plaisir ?*
- Est-ce que vous avez toujours aimé faire vos courses ? Quand vous travailliez ?
 - Est-ce que vous faites du shopping ? De la déco, des habits ? Et avant ?
 - Est-ce que vous aimez toujours le faire ?
 - Que pensez-vous des horaires d'ouverture ?
 - Avez-vous suffisamment de temps dans la journée ? Emploi du temps chargé ?
 - Quelles contraintes ?
 - Avis sur les achats en ligne, le drive
 - Est-ce qu'il vous arrive d'avoir des difficultés pour y aller ? Sur place ?
 - Est-ce que le trajet est agréable ?
 - Est-ce qu'il y a des commerces dans lesquels vous aviez l'habitude d'aller ?

3. Organisation à plusieurs

- Est-ce que vous vous rendez seul [dans le commerce] ? Avez-vous toujours fait ainsi ?
- *Qui est/ sont la ou les personnes avec qui vous faites vos achats/ une partie de vos achats ? qui vous apportent [ces produits particuliers] ?*
- Quelle aide vous apporte [l'accompagnant] ?
Il m'emmène jusqu'au magasin et je peux choisir seule ; il m'aide à porter les courses, les attraper dans les rayons ; nous y sommes toujours allés ensemble.
- * *Si une partie des achats sont délégués*
- Comment se passe l'organisation entre la personne qui fait vos courses et vous ?
- Qui est-ce qui fait vos courses ?
- Où se rend la personne qui vous fait vos courses ? Est-ce aux mêmes endroits que vous alliez ? Où aviez-vous l'habitude d'aller ? Pourquoi ?
- Est-ce que c'est toujours la même personne qui fait vos courses ? Est-ce que vous l'accompagnez parfois ?
- Est-ce que vous mangez la même chose ?
- Avez-vous le choix des produits ? des jours de courses ?
- Êtes-vous satisfait de ce service rendu ?
Oui je n'aimais pas faire les courses ; impression d'être un poids
- Est-ce qu'il y a des contraintes ? Est-ce un soulagement ?
Choix des produits, contraintes horaires, attendre que la personne soit disponible, pas de spontanéité

Lieux	Fréquence	Produits	Distance	Mode	Avec qui ?	appréciation	Pourquoi

Modèle pour une description de l'univers d'approvisionnement

- Pouvez-vous me dire pourquoi vous vous rendez dans tel supermarché (prix, qualité) ? Dans cette ville ?
- Qu'est-ce que vous appréciez ? n'appréciez pas ?
- Vous rendez-vous à Dijon ? Quels achats ? Autres motifs ?

Thème B : Connaissance et perception du changement

1. La connaissance du changement

** Rebondir sur un changement mentionné*

- Vous avez évoqué [tel changement] est-ce que vous pouvez m'en dire plus ?
- Comment vous faisiez avant ? Et après ? Qu'est-ce qui a changé dans vos habitudes ?

**Évoquer un changement en particulier*

- J'ai entendu [tel changement urbain], savez-vous ce qu'il s'est passé ?
- Pouvez-vous m'expliquer ce changement ?
- Quand est-ce arrivé ?
- Comment l'avez-vous appris ?
- Avez-vous été sollicité avant ?

La mairie avait organisé une journée de sensibilisation à l'utilisation du service de T à la demande ; d'une amie/ voisin, campagne d'information

2. La perception du changement

- Qu'en pensez-vous ? Pourquoi ?
 - Est-ce que vous vous sentez compris lors de ce changement ? répond à un besoin ?
3. La réponse au changement
- Est-ce que certaines choses ont changé depuis [ce changement urbain] pour faire vos courses (avant et après le changement) ?
 - Utilisez-vous cette [nouvelle offre] ?
 - Depuis quand ?
 - En faites-vous le même usage que depuis son implantation ? Est-ce que vous l'utilisez de la même manière depuis son arrivée ?
 - Quelle situation préférez-vous ? Pourquoi ?
4. Le confinement
- Est-ce que certaines choses ont changé pendant le confinement dans la manière de faire vos courses ? Pouvez-vous me raconter comment vous faisiez ?
 - Y avait-il des commerces fermés ? Le marché extérieur ?
 - Quel est l'impact de la diminution du service de transport ? Est-ce que vous avez arrêté de prendre le bus ?
Je n'y vais plus, on le fait pour moi ; masques/gants ; une association nous livre des repas ; fréquentation aux heures creuses
 - Comment vous le viviez ?
 - Savez-vous que [telle association/la mairie] organisait des livraisons de courses à domicile ? Vous êtes-vous fait aider ?
 - Pensez-vous garder certaines habitudes prises pendant le confinement ?
**Proposition de mise en situation en fonction des cas*
 - Comment feriez-vous pour vous approvisionner si ?
 - Vos enfants déménagent
 - Votre voiture tombe en panne pour une longue période
 - La rocade est fermée
 - Votre magasin habituel ferme

Thème C : La perception de leur vieillissement

1. Perception d'évolution liée au vieillissement
- Hormis [ces changements urbains], utilisez-vous toujours [ce mode] pour aller faire vos courses ? Allez-vous au même endroit avant ?
 - Vous êtes-vous toujours fait·e accompagner ?
 - Percevez-vous de nouveaux « privilèges » ?
**Si d'ancienneté résidentielle :*
 - Fréquentiez-vous ces commerces avant la retraite ?
*J'ai arrêté de conduire, depuis...
Mes enfants me conduisent aux magasins depuis que j'ai eu mon opération à la hanche*
2. Les conditions de santé
- Est-ce que vous rencontrez des difficultés, ressentez des douleurs quand vous vous déplacez ? Est-ce que des choses ont changé depuis vos 60 ans ?
**Si des problèmes de santé et une maladie chronique sont évoqués :*
 - Est-ce un problème au quotidien ? Difficultés pour se déplacer ? Monter un escalier ? Marcher sur une longue distance ?
Je dois m'arrêter souvent pour ne pas me fatiguer en marchant
 - Suivez-vous un traitement ? avez-vous des restrictions/prescriptions médicales ?

La marche est recommandée par mon médecin

- Recevez-vous des aides de l'état ? Financière ? Pour les tâches quotidiennes ?
3. Les adaptations au vieillissement
- Depuis votre [problème lié au vieillissement] des choses ont-elles changées pour aller faire vos courses ? Avez-vous renoncé à vous rendre dans certains lieux ?
 - Les contraintes pour aller faire vos courses sont-elles les mêmes ?
 - Faites-vous autant de courses qu'avant ? Pour les mêmes produits ?
 - Une aide matérielle ? Changement de mode de transport ? De nouvelles ressources ? Toujours les mêmes commerces ? (mêmes questions thème A)
Utilisation d'une canne pour marcher, fréquentation nouvelle des transports en commun
 - Est-ce que vous avez des difficultés pour conduire ? Est-ce que vous êtes toujours aussi à l'aise ou confiant ? Est-ce que vous prenez plus de précisions ?
 - Comment vous organisez-vous au sein du couple pour les achats ? La répartition des tâches a-t-elle changé ? Depuis la retraite ? Depuis [votre problème de santé]
4. Le maire met en place des aides pour les séniors
- Savez-vous s'il existe des aides particulières ? des transports à domicile ?
**Dijon : La métropole fait partie d'un réseau appelé Ville Amie des Aînés : le savez-vous ?*

Thème D : L'attachement résidentiel et participation

1. La satisfaction résidentielle
- J'aimerais que vous me parliez de [votre commune/quartier], comment vous y sentez-vous ?
 - Aimez-vous le quartier ? Votre lieu de vie ?
 - Pendant toutes les périodes de l'année ?
 - L'avez-vous toujours [apprécié] ?
 - Avez-vous pensé à déménager ? Pour s'installer où ? Qu'est-ce qui vous motiverait à déménager ?
 - Est-ce que vous trouvez que votre logement est adapté à [problème de santé] ?
 - Pouvez-vous me décrire le quartier ? Est-ce que [le changement] change quelque chose ?
2. Les relations sociales
- a. Description des relations avec le voisinage, les ami·es, la famille
- Quelle relation entretenez-vous avec elles et eux ? Font-ils parfois des choix pour vous ? Comment le ressentez-vous ? Auriez-vous fait les mêmes choix ?
 - Pouvez-vous me parler de votre famille ?
 - Où résident vos proches ?
 - Quelles relations entretenez-vous avec le voisinage ?
- b. Les personnes rencontrées lors de l'approvisionnement
- Avec qui faites-vous vos achats ?
 - Qui rencontrez-vous lorsque vous faites vos courses ?
 - Connaissez-vous les commerçant·es ?
Le marchand de pain qui effectue sa tournée me rend quelques services
- c. Les liens avec les personnes rencontrées

- Les rencontrez-vous à chaque fois ?
 - Est-ce que vous l'appréciez ?
3. L'engagement dans la vie associative et politique
- b. Prennent part aux changements ? Ou à la contestation ?
- Faites-vous partie d'une association ? Laquelle ?
 - Faites-vous partie du conseil municipal ? De groupe de discussion avec des politiques locales ? Aux concertations publiques ? Aux réunions d'information ? Quels sont les projets en cours ? Les thèmes abordés ?
- Nous parlons des enjeux du vieillissement*
- Connaissez-vous des membres du conseil municipal ?
 - Vous m'avez dit [ce que vous pensez du changement], en avez-vous parlé à quelqu'un ? Comment faites-vous pour rester informé des actions menées sur la commune ? Est-ce que ça vous intéresse ?
 - Pensez-vous que votre opinion compte ? est écoutée ?
 - Pensez-vous que la mairie prend en compte vos besoins ? Vous écoute-t-elle ? Est-ce que vous voudriez qu'elle le fasse ?
- c. Volonté d'amélioration des conditions
- Avec votre [problème lié au vieillissement], est-ce que [ce changement urbain] apporte une solution/de nouvelles difficultés ?
 - Est-ce que vous êtes content des magasins qu'il y a ? Ils ne sont pas trop loin ? Ce n'est pas trop compliqué pour y aller ?
 - Selon vous, comment l'accès aux commerces pourrait être amélioré ?
 - En parlez-vous avec d'autres personnes ?
 - Dans certaines communes, on propose [une solution] qu'est-ce que vous en pensez ? Si vous pouviez y avoir accès, l'utiliseriez-vous ? Pourquoi ?
4. Les projets pour le futur
- Avez-vous des projets à venir ?

Annexe 3 : Évolution de la fréquence de passage des TER des gares d'intérêt des personnes enquêtées entre 1980, 1989 et 2023

Gare de Nexon

	1980	1989	2023
Sens de circulation	Lignes 450 et 453 Limoges – Périgueux Limoges – Brive	Lignes 440 et 459 Limoges – Périgueux Limoges – Brive	Lignes 611 Limoges – Périgueux
<i>Depuis Limoges</i>	9 passages De 5h36 à 19h05	13 passages De 5h32 à 22h53	15 passages De 6h24 à 22h48
<i>Vers Limoges (15min)</i>	8 passages De 6h56 à 20h07	10 passages De 6h53 à 20h09	14 passages De 6h59 à 20h

Gare de Aix-sur-Vienne

	1980	1989	2023
Directions et sens de circulation	Ligne 452 Limoges – Angoulême	Ligne 460 Limoges – Angoulême	Ligne 610 Limoges – Angoulême
Saint-Junien (22) <i>Depuis Limoges</i>	4 passages De 5h32 à 18h30	5 passages De 7h20 à 20h20	7 passages De 7h20 à 19h40
Limoges (8min) <i>Depuis Saint-Junien</i>	4 passages De 5h40 à 18h47	5 passages De 7h06 à 20h09	7 passages De 7h19 à 19h39

Gare de Blaisy-Bas

	1980	1989	2023
Directions et sens de circulation	Ligne 503 Lyon - Laroche-Migennes	Ligne 501 Paris - Dijon	Ligne 830 Paris – Dijon – Marseille
Les Laumes <i>depuis Dijon</i>	4 passages De 10h17 à 20h00	5 passages De 9h49 à 19h45	8 passages De 6h39 à 21h00
Dijon (22min) <i>depuis Les Laumes</i>	5 passages De 6h14 à 16h11	5 passages De 6h10 à 16h11	9 passages De 6h00 à 19h00

Gare de Genlis

	1980	1989	2023
Directions et sens de circulation	Ligne 512 Dijon – Besançon	Ligne 530 Dijon – Dole – Besançon	Ligne 850 Dijon – Dole – Vallorbe
Auxonne (8min) <i>depuis Dijon</i>	9 passages De 6h15 à 21h05	14 passages De 6h12 à 21h52	26 passages De 6h25 à 22h09
Dijon (13min) <i>depuis Auxonne</i>	10 passages De 7h08 à 20h41	14 passages De 6h21 à 20h14	25 passages De 6h39 à 22h51

Sources : Données 1980 et 1989 : archives SNCF prêtées par C. Mimeur pour le mardi pour les années scolaires 1979/1980 et 1989/1990 ; Données 2023 : site SNCF connect pour le mardi 5 septembre 2023, consulté le 08 août 2023. Réalisation de l'auteurice.

Annexe 4 : Modèle logistique de la probabilité de ne pas se déplacer durant une semaine

Variables (entre parenthèses, modalité de référence)	Coefficient	Significativité Pr(> t)	

Âge	6,87E-02	8,51E-07	***
Sexe (Femme)			
Homme	1,12E-02	9,57E-01	
État face à la gêne (Non gêné·e)			
Géné·e, peut se déplacer seul·e	1,47E+00	1,03E-07	***
Géné·e, peut se déplacer seul·e sur certains itinéraires	1,52E+00	2,99E-08	***
Géné·e, ne peut pas se déplacer seul·e	2,97E+00	< 2e-16	***
Permis de conduire (Possède le permis)			
N'a pas le permis	5,87E-01	5,34E-03	**
Ancienne catégorie socioprofessionnelle (Ouvrier·ère)			
Agriculteur·rice	-2,46E-01	4,71E-01	
Artisan·e, commerçant·e	-4,65E-01	1,93E-01	
Cadre	-7,56E-01	1,32E-01	
Profession intermédiaire	2,10E-01	5,00E-01	
Employé·e	-1,11E-01	6,39E-01	
Sans activité professionnelle (sauf retraités)	2,23E-01	5,12E-01	
Type de ménage (Personne seule)			
Famille monoparentale	7,09E-01	1,07E-01	
Couple sans enfant	-1,69E-01	4,00E-01	
Couple avec au moins un enfant	-1,50E+01	9,79E-01	
Autre type de ménage	-5,55E-03	9,91E-01	
Niveau de revenu	-4,05E-02	3,22E-01	
Densité de la commune de résidence	2,50E-01	8,85E-02	.
Constante	-9,40E+00	4,13e-14	***

Sources : EMP 2018-2019. parmi 3 070 les personnes âgées de 70 ans et plus de l'EMP

Null deviance : 1394,42 on 2066 degrés de liberté, AIC : 1049. Données : Modèle logistique binomial qui estime la probabilité de ne pas s'être déplacé la semaine précédant l'enquête. Pour les 2 067 personnes âgées de 70 ans et plus résident dans des communes de densité > 1.

Calculs et réalisation de l'auteurice.

Vieillir chez soi dans les espaces peu denses S'adapter pour maintenir un approvisionnement autonome

Résumé : Dans les espaces peu denses, le vieillissement à domicile soulève des questions de mobilité et d'accessibilité aux commerces. L'approvisionnement, en plus d'être un besoin essentiel, relève également d'enjeux d'intégration et de participation à la vie sociale pour certaines personnes âgées. En dehors des centralités urbaines, le maillage de l'offre commerciale est plus lâche et les distances à parcourir pour rejoindre le commerce le plus proche peuvent être importantes. Par ailleurs, la répartition spatiale et la nature de l'offre ont beaucoup évolué depuis ces dernières décennies. Les personnes aujourd'hui âgées de plus de 70 ans ont connu l'apparition des grandes et moyennes surfaces, dont l'accès repose principalement sur l'automobile, d'abord en périphérie des villes, puis dans les centres bourgs. L'essor de la grande distribution s'est effectué en parallèle d'une diminution des magasins spécialisés des communes peu denses. Puis, depuis les années 2000, de nouvelles formes d'approvisionnement se développent, valorisant la proximité à travers des circuits courts d'une part, et avec le commerce en ligne et les évolutions numériques d'autre part. Ce travail de recherche vise à mieux comprendre comment les personnes âgées qui vieillissent dans des espaces peu denses adaptent leurs pratiques d'approvisionnement aux conditions de leur vieillissement et aux modifications de leur environnement extérieur. Il interroge également de manière sous-jacente la question de l'autonomie et ce que signifie être autonome pour s'approvisionner. Le cadre théorique construit pour cette thèse mobilise plusieurs disciplines, croisant des approches d'aménagement et de géographie du commerce, de sociologie du vieillissement et de gérontologie environnementale, et de sociologie de la mobilité et de la consommation. Pour fournir des éléments de réponse empirique aux questions posées, une enquête a été conduite sur deux terrains : les espaces peu denses des aires d'attraction de Limoges et Dijon. Des entretiens semi-directifs ont été menés avec 70 personnes âgées de 70 ans ou plus qui résident chez elles. Ces dernières ont fait le récit de leurs pratiques d'approvisionnement et des évolutions de ces pratiques au regard des transformations de leur environnement extérieur et de leur vieillissement. La thèse met en lumière une pluralité de changements ayant une influence sur les pratiques d'approvisionnement des personnes vieillissantes. En réponse, ces dernières adoptent des stratégies variées, telles que des modifications spatio-temporelles des univers d'approvisionnement ou l'appui sur des relations d'entraide. De nombreuses formes d'engagement dans l'espace local afin de créer des opportunités supplémentaires pour s'approvisionner sont également observées. La thèse éclaire également le rôle des valeurs et des perceptions des différents modes d'approvisionnement. Elle illustre bien l'importance des représentations associées aux effets perçus des transformations numériques de l'offre commerciale et des services de mobilité et l'influence que ces représentations ont sur les stratégies d'approvisionnement en ligne. Les stratégies adoptées face à la digitalisation sont particulièrement hétérogènes au sein de la population rencontrée. Il ressort des analyses des situations d'inégalités entre les personnes quant à leurs ressources disponibles et leurs capacités à maintenir un approvisionnement autonome. Ces capacités dépendent ainsi du niveau de revenus, des conditions de santé, des trajectoires résidentielle et professionnelle et du genre. À propos de ce dernier critère, nos recherches révèlent les évolutions différenciées des pratiques d'approvisionnement des femmes et des hommes avec l'avancée en âge. Enfin, l'autonomie des personnes s'exprime sous des formes diverses à travers les stratégies employées. Cette thèse ouvre des pistes de réflexion quant aux politiques publiques d'accompagnement du vieillissement ou d'aménagement et les services de mobilité qui pourraient permettre de prendre en compte les différentes expressions de l'autonomie.

Ageing in place in low-density areas Adapting practices to maintain autonomy in provisioning

Abstract: In low-density areas, ageing in place raises both mobility and accessibility issues. For some older people, shopping is not only an essential need: it is also about integration and participation in social life. Beyond urban centers, the retail offer is more sparsely meshed and distances to the nearest shop can be significant. The spatial distribution and nature of the retail offer have also changed considerably over the last few decades. Today's over-70s and 80-year-olds have seen the emergence of supermarkets, which are mainly accessible by car, first on the peripheries of cities and then in town centers. The rise of supermarkets was accompanied by a decline in specialist shops in low-density areas. Then, since the 2000s, new forms of supply have been developing, on the one hand promoting proximity through short distribution channels, and on the other with e-commerce and digital developments. The aim of this research is to better understand how older people living in low-density areas adapt their provisioning practices to the ageing process and to changes in their environment. It also raises the underlying question of autonomy and what it means to be autonomous when it comes to provisioning supplies. The theoretical framework developed for this thesis draws on a number of disciplines, combining approaches from urban planning and retail geography, the sociology of ageing and environmental gerontology, and the sociology of mobility and consumption. To provide empirical answers to the questions asked, a survey was carried out in the low-density areas surrounding two different cities: Dijon and Limoges. Semi-structured interviews were conducted with 70 people aged 70 or over who live at home. The interviewees described their provisioning practices, and how these practices have evolved in relation to changes in their environment and their ageing. The thesis highlights a number of changes that influence the provisioning practices of ageing people. The latter adopt a variety of strategies, such as spatial and temporal modifications to their provisioning worlds or mutual aid relationships. Numerous forms of local are also observed, creating additional opportunities for supply. The thesis also sheds light on the role of values and perceptions of different modes of supply and travel. It provides a clear illustration of the importance of the representations associated with the perceived effects of digital transformations of the commercial offer and mobility services, and the influence that these representations have on e-shopping strategies. The strategies adopted in the face of digitalization are particularly heterogeneous within the population interviewed. The analysis reveals inequalities between people in terms of their available resources and their ability to maintain an independent supply. These capacities depend on income levels, health conditions, residential and professional trajectories and gender. This research reveals how women's and men's supply practices evolve differently with advancing age. Finally, individual autonomy is expressed in a variety of ways through the strategies employed. This thesis opens up avenues for reflection on planning and public policies to support people as they age, and on the mobility services that could allow the different expressions of autonomy to be taken into account.