



HAL
open science

La mobilité quotidienne des personnes âgées : entre sédentarité, vie de quartier et motorisation

Pascal Pochet

► **To cite this version:**

Pascal Pochet. La mobilité quotidienne des personnes âgées : entre sédentarité, vie de quartier et motorisation. *Gérontologie et Société*, 1996, 76, pp.91-106. halshs-00987294

HAL Id: halshs-00987294

<https://shs.hal.science/halshs-00987294>

Submitted on 5 May 2014

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.

LA MOBILITE QUOTIDIENNE DES PERSONNES AGEES : ENTRE SEDENTARITE, VIE DE QUARTIER ET MOTORISATION

Pascal Pochet*

Résumé

La mobilité quotidienne des citoyens âgés est l'objet de cette étude. Pour analyser les comportements de déplacements, nous utilisons une série de trois enquêtes quantitatives réalisées dans l'agglomération grenobloise en 1978, 1984-85 et 1992. Dans un premier temps, sur des données transversales, nous montrons que la mobilité quotidienne varie fortement après 60 ans du fait de l'âge, du sexe, de l'accès à la voiture, du niveau d'éducation, et du lieu d'habitat. Nous étudions ensuite les changements de mobilité à partir d'une visualisation longitudinale des données pour distinguer les effets d'âge, de génération et de période. Les changements de ces 15 dernières années concernent bien plus les moyens de transport employés (croissance de l'usage de la voiture, voire des transports collectifs, déclin des déplacements à pied), que les activités extérieures. Ces tendances laissent entrevoir une poursuite de la croissance des déplacements urbains effectués en voiture, notamment du fait de l'arrivée à 60 ans de générations de femmes ayant accumulé une plus grande expérience de ce mode de transport.

Abstract

Daily trips of elderly city-dwellers are the subject of this study. In this analysis of urban travel behaviour, we use travel surveys carried out in Grenoble conurbation in 1978, 1984-85 and 1992. First, we study the characteristics of the mobility of the sixty and over using synchronic data. In terms of number of trips, modal split, or activities, large variations appear among elderly population, due to age, gender, access to car, level of education and localization of home. Then we study changes in mobility by comparing the ageing of successive generations. The changes that happened in the last 15 years affect much more the use of means of transport (growth in car use, nay public transport, decline of on-foot trips) than the activity realized out of home. These trends indicate that the growth in car use will continue in the next years, particularly because of the coming at sixty of generations of women with a greater experience of this means of transport.

* Chargé de Recherche au Laboratoire d'Economie des Transports, Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat, rue Maurice Audin, 69518 Vaulx en Velin Cedex.

Cet article reprend certains résultats mis en évidence dans notre mémoire de Thèse, auquel nous renvoyons le lecteur pour des précisions sur les différents points évoqués.

La capacité à sortir de chez soi est un indicateur privilégié de l'autonomie des personnes âgées, et marque souvent la différence entre ce qu'il est convenu d'appeler le 3^{ème} et le 4^{ème} âge. Pourtant, et sans négliger l'importance des problèmes de mobilité liés au grand âge, ceux-ci ne touchent qu'une minorité des plus de 60 ans, la majeure partie de la retraite étant vécue sans incapacité majeure. L'étude des déplacements et des activités pratiquées en dehors du domicile peut ainsi recouvrir un intérêt plus large encore. Elle constitue un moyen privilégié pour appréhender la manière dont les individus vivent leur retraite au quotidien et s'intègrent dans leur environnement, même si elle n'est, bien entendu, pas la seule. En particulier, des personnes âgées peuvent être très actives en ne sortant pas de chez elles, à l'inverse, d'autres peuvent enchaîner les déplacements liés à des petits achats pour meubler un temps quotidien vide. Le vieillissement entraîne d'ailleurs une préférence accrue pour le domicile comme lieu d'activités de loisirs (F.N.G., 1993), ce qui montre bien que la mobilité n'est pas forcément valorisée. Ceci étant, il reste que les sorties quotidiennes nous apportent un certain nombre d'informations intéressantes sur les personnes qui les effectuent, qu'il s'agisse de la capacité à se déplacer, bien sûr, mais aussi de la propension à sortir et du degré d'ouverture, de la connaissance et de la maîtrise de l'espace, des activités et des centres d'intérêt extérieurs.

Dans le champ de la socio-économie des transports, de façon générale, les enjeux liés aux déplacements urbains ont nécessité d'aborder la mobilité quotidienne dans ses multiples dimensions, et d'en étudier très précisément les déterminants à l'aide d'enquêtes généralement quantitatives (voir Raux et *al.*, 1988). En ce qui concerne plus spécifiquement la population âgée (qui vit très majoritairement dans un environnement urbain), jusqu'à une période récente, relativement peu d'études ou de recherches se sont attachées à étudier les liens unissant leurs caractéristiques sociales, leurs modes de vie et leurs déplacements quotidiens (à l'exception de l'étude de Matalon et Averous, 1977).

Cette recherche mise à part, dans la plupart des analyses traitant de la mobilité quotidienne, les personnes âgées ou retraitées étaient alors réduites à une seule catégorie homogène, et leurs sorties quotidiennes résumées par quelques chiffres évocateurs : faible niveau de mobilité (appréhendé par le nombre de déplacements journaliers), vie quotidienne centrée sur le domicile et le quartier de résidence. Ces résultats concordaient bien avec la place très en retrait qu'occupaient les personnes âgées il y a une vingtaine d'années : en dehors du monde productif, elles étaient aussi relativement pauvres et fortement démunies de moyens de déplacement motorisés. Pourtant, en rupture avec cette image traditionnelle de la vieillesse, de nombreux indicateurs laissent à penser que de profonds changements ont affecté, ou vont affecter les modes de vie et la mobilité quotidienne à la retraite : l'allongement de l'espérance de vie au profit des années vécues sans incapacité majeure (Robine et *al.*, 1994), la hausse très nette des revenus, et plus généralement l'arrivée à la retraite de générations très différentes des précédentes, en font partie. Dans ce contexte, cette recherche comporte deux objectifs :

- en s'appuyant sur les acquis d'enquêtes sociologiques montrant toute la diversité des modèles de vie à la retraite (Guillemard, 1972, Paillat et *al.*, 1989, notamment), mettre

en évidence la différenciation des comportements quotidiens de déplacement à la retraite selon les caractéristiques socio-économiques des individus ;

- étudier les conséquences des changements de modes de vie sur la mobilité quotidienne après 60 ans.

Avant d'exposer les résultats obtenus, il est nécessaire de présenter brièvement la méthodologie avec laquelle les données utilisées ont été produites.

TROIS ENQUETES-MENAGES SUR LA MOBILITE URBAINE

Les sources de données consistent en une série de trois enquêtes quantitatives réalisées par le CETUR et le CETE* de Lyon en 1978, 1985 et 1992 dans l'agglomération grenobloise. Les échantillons sont de l'ordre de 4000 individus, représentatifs de la population de l'agglomération grenobloise, dont 500 à 700 personnes de 60 ans et plus selon les enquêtes. Ces trois échantillons sont totalement indépendants d'une enquête à l'autre. Les questionnaires sont passés en tête à tête au domicile des ménages et recueillent les caractéristiques des (éventuels) déplacements urbains réalisés par les individus de plus de 4 ans lors d'une journée de semaine (la veille du jour de l'interview). Selon cette méthodologie d'enquête, chaque déplacement est défini par une activité à l'origine et une activité à destination, un lieu d'origine et un lieu de destination, un mode de transport utilisé, une heure de départ et d'arrivée. A titre d'exemple, faire un aller-retour à pied pour acheter du pain équivaut à réaliser deux déplacements liés à un achat : le premier du domicile à la boulangerie, le second en sens inverse. En revanche, lorsqu'il y a changement de mode de transport au cours d'un même déplacement, seul le mode de transport principal est pris en compte (en particulier, les trajets terminaux à pied entre l'arrêt de bus, ou le parking, et le lieu de destination ne sont pas comptabilisés). Les indicateurs retenus ici pour évaluer le niveau et les formes de mobilité quotidienne des individus se rapportent au nombre de déplacements par personne, que l'on peut décomposer par mode de transport utilisé et par motif (ou activité réalisée à destination). Ces indicateurs seront complétés par le temps total passé en trajet dans la journée (ou "budget-temps de transport") et par le fait de sortir ou non du domicile. Parallèlement aux pratiques de mobilité, ces enquêtes nous renseignent aussi sur les caractéristiques sociales des individus. Il est alors possible de réaliser une analyse statistique secondaire d'une enquête de ce type, limitée à certains groupes d'âge (par exemple les 60 ans et plus), de générations, ou de caractéristiques sociales homogènes, dans la limite des effectifs disponibles.

Les intervalles de temps séparant les trois enquêtes étant presque identiques (proches de sept ans), il devient possible aussi de visualiser l'influence des effets d'âge (et de cycle de vie), de génération (ou cohorte), et de période sur les comportements de déplacement

* CETUR : Centre d'Etude des Transports Urbains ; CETE : Centre d'Etude Technique de l'Equipement ; le CETUR (désormais CERTU) et le CETE font partie du Ministère des Transports et de l'Equipement.

par une représentation longitudinale des données. En revanche, le choix de ces enquêtes restreint doublement le champ de la mobilité étudiée : d'une part en excluant la mobilité réalisée les jours de week-end, et d'autre part en ne s'intéressant qu'aux déplacements urbains. Ceci étant, par ces restrictions mêmes, ces enquêtes rendent bien compte des sorties et des activités extérieures rythmant la vie quotidienne des citoyens.

ANALYSE TRANSVERSALE

Une mobilité moyenne relativement faible et de proximité après 60 ans...

Au niveau global, la mobilité des personnes retraitées ou inactives de 60 ans et plus est, en moyenne, de 2,5 déplacements quotidiens du lundi au vendredi, soit presque autant que le nombre de déplacements des 18-59 ans, lorsque l'on excepte les motifs travail ou école (2,7). A un niveau global, sur l'exemple de Grenoble en 1984-85, tout se passe donc comme si les activités professionnelles n'étaient pas remplacées après 60 ans.

Après 60 ans, le motif travail s'efface (avec seulement 8% des déplacements quotidiens en moyenne) devant les déplacements liés à la sociabilité ou aux loisirs (27% de l'ensemble en moyenne), les déplacements liés aux affaires personnelles (démarches, santé, et accompagnements regroupent ainsi 18% de l'ensemble) et surtout devant les déplacements liés aux achats (42%, généralement dans le quartier de résidence).

Contrairement aux plus jeunes adultes, la marche à pied demeure le premier mode de transport urbain chez les plus de 60 ans (55% de tous les déplacements). La part restante est effectuée à l'aide de modes de transport motorisés, parmi lesquels domine la voiture particulière (24% comme conducteur du véhicule, 7% comme passager), les transports collectifs urbains en assurant 11% et les deux-roues seulement 3%. Faible niveau de mobilité et déplacements de proximité : l'enquête réalisée en 1984-85 à Grenoble vérifie globalement les deux caractéristiques "traditionnelles" des sorties quotidiennes après 60 ans.

Ce constat est pourtant bien trop réducteur, puisqu'il ne prend en compte ni la variété de comportements des personnes âgées, ni les transformations dans la vie quotidienne qu'entraîne le passage à la retraite, ni, au niveau collectif, les changements apportés par le renouvellement des générations.

... qui recouvre une grande diversité de comportements quotidiens

Plusieurs facteurs de différenciation de la mobilité quotidienne ont pu être identifiés : le sexe, la distinction 3^{ème}/4^{ème} âge (prise en compte par deux classes : les 60-79 ans et les 80 ans et plus), le niveau scolaire (en distinguant les individus possédant un niveau secondaire ou supérieur, des individus ayant fait peu ou pas du tout d'études), le fait de vivre seul ou en couple, d'habiter Grenoble ou la banlieue, d'être motorisé (c'est-à-dire d'avoir le permis de conduire, et de faire partie d'un ménage possédant au moins une

voiture) ou non. Compte tenu des liens souvent étroits existant entre les différentes variables explicatives, une typologie socio-économique des personnes âgées a été construite pour tenter d'évaluer l'effet propre de chacun des facteurs explicatifs retenus.

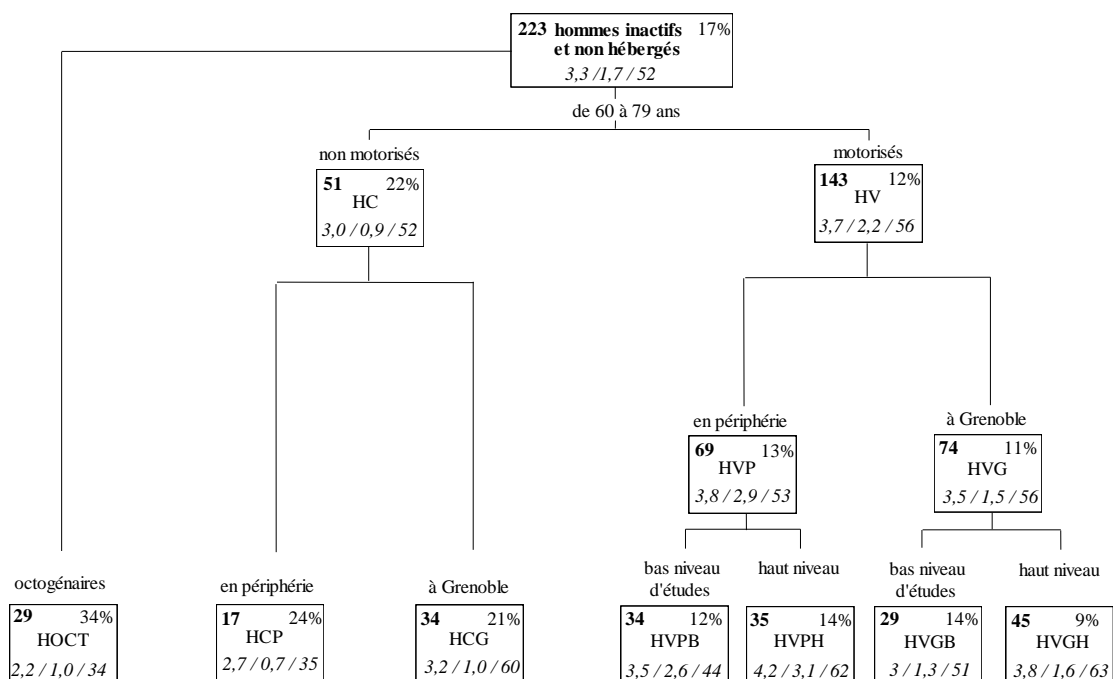
La typologie présentée en croisant ces différentes variables confirme notre hypothèse de départ, à savoir que la grande hétérogénéité sociale de la population âgée se traduit par des niveaux de mobilité très contrastés. Deux groupes n'ont pas été représentés dans ces arbres, du fait de leurs spécificités : les personnes hébergées chez des tiers d'une part, et les actifs d'autre part. Les membres du premier groupe, généralement des femmes assez âgées, sont très peu mobiles : 60% ne sont pas sortis de leur logement la veille, ce qui explique un niveau de mobilité inférieur à 1 déplacement quotidien en moyenne. Les seconds, avec 3,7 déplacements quotidiens, essentiellement pour le travail, ont une mobilité relativement élevée, quoique inférieure de près de 20% à celle des actifs de moins de 60 ans.

En se limitant aux personnes inactives ou retraitées résidant dans leur propre domicile, et en étudiant séparément les hommes et les femmes, on peut encore observer des écarts conséquents (graphiques 1 et 2).

Analytiquement, les différences de niveau de mobilité total ont d'abord pour origine une propension à sortir de chez soi très diverse : la proportion d'individus n'étant pas sortis de chez eux la veille (ou pour simplifier l'expression, le "taux de sédentaires") variant de moins de 10% à plus de 50% dans les différents groupes. Ces différences proviennent aussi d'un nombre de déplacements variable chez les personnes mobiles de chacun des groupes.

Ainsi, au premier niveau de la typologie, la différence de 1 déplacement qui existe entre les hommes et les femmes est due en partie à un taux de sédentaires bien plus élevé chez ces dernières (31%, contre 17% chez les hommes). Parmi les groupes de notre typologie, la propension à ne pas sortir du domicile est la plus forte chez : les femmes mariées résidant en périphérie, avec un bas niveau d'études (47%), les femmes de 80 ans et plus (43%), les femmes chef de ménage non motorisées (41%), les hommes de 80 ans et plus (34%). Quant aux personnes "mobiles" de ces différents groupes, on notera sans trop d'étonnement qu'elles se caractérisent par un nombre de déplacements relativement faible et par une prépondérance des déplacements de proximité, à pied. Elles ont en effet en commun de cumuler de faibles capacités de transport, des revenus sans doute assez bas et des occasions de se déplacer moins fréquentes. Ces occasions plus rares de sorties s'expliquent sans doute par un certain isolement social, et parfois aussi par un environnement urbain peu favorable aux déplacements de proximité. Chez les femmes notamment, qui font beaucoup de leurs déplacements à pied, le lieu de résidence joue fortement sur le taux de sédentaires, celui-ci étant nettement plus élevé dans le reste de l'agglomération qu'à Grenoble même.

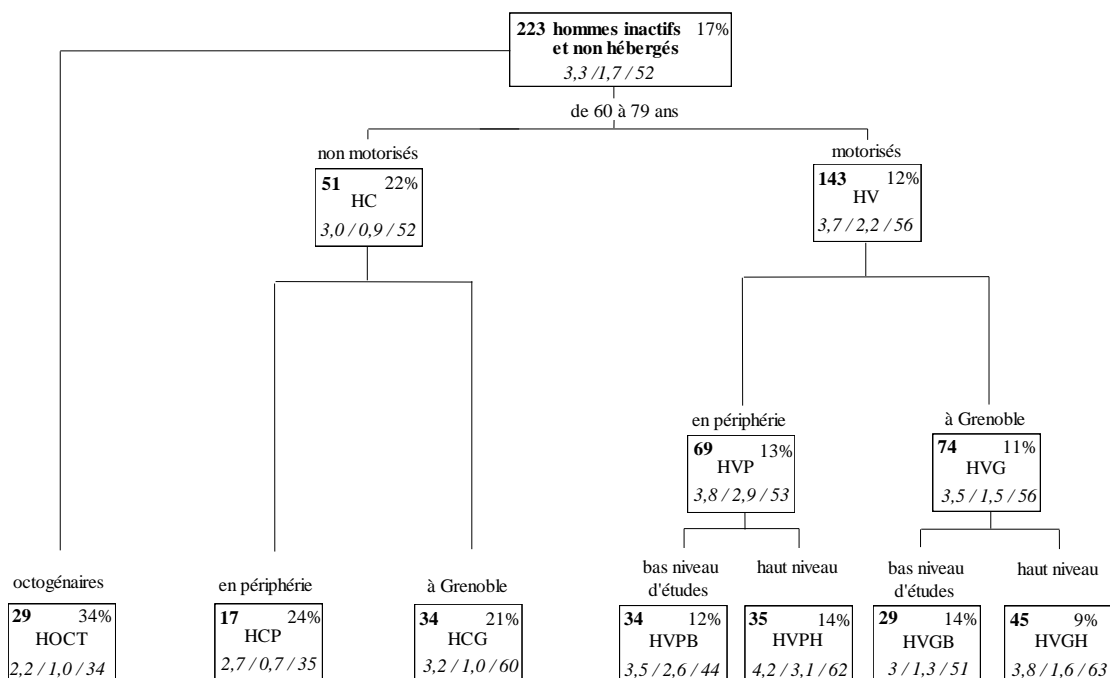
Graphique 1 : La mobilité des différents groupes féminins à travers l'enquête de Grenoble, 1984-85



Il apparaît ainsi que la population féminine se distingue par les écarts de mobilité les plus importants après 60 ans. Les niveaux de mobilité féminins, tous modes de transport confondus, évoluent dans un rapport de 1 à 2,5 ; le budget-temps de transport dans un rapport de 1 à 3, et les niveaux de mobilité motorisée dans un rapport proche de 1 à 10. Ils reflètent ainsi des capacités de transport, des situations matrimoniales, économiques ou sociales particulièrement contrastées parmi les femmes âgées. Chez les hommes, les extrêmes sont moins éloignés, et varient dans un rapport de 1 à 2 (niveau de mobilité total, budget-temps transport), et de 1 à 4 (mobilité motorisée).

Deux groupes féminins se déplacent autant sinon plus que la moyenne des hommes : à chaque fois il s'agit des femmes vivant seules (ou éventuellement avec une personne à charge), soit motorisées, soit sans possibilité de conduire une voiture, mais cumulant alors un haut niveau d'éducation et un lieu de résidence à Grenoble. Pour celles-ci la centralité du lieu de résidence facilite les déplacements à pied et la mobilité de proximité, alors que pour les premières, c'est la conduite d'une voiture, mais aussi l'usage des transports collectifs, qui permettent de satisfaire ces besoins de déplacements. Deux autres groupes de femmes, s'ils se déplacent un peu moins, sont d'assez grands utilisateurs des modes motorisés. Il s'agit à chaque fois d'épouses, de niveau d'éducation (et sans doute, de revenus) élevés, résidant indifféremment en périphérie ou à Grenoble même, et empruntant fréquemment la voiture du ménage à la place du passager. Dans ce dernier cas, la marche à pied tient toutefois un plus grand rôle.

Graphique 2 : La mobilité des différents groupes masculins à travers l'enquête de Grenoble, 1984-85



On le voit, chez les femmes, conduire une voiture demeure encore très rare après 60 ans. De façon globale, et quelle que soit leur situation matrimoniale, les femmes sont deux à trois fois moins nombreuses à être motorisées que les hommes, la différence étant maximale au sein des couples. Qui plus est, après 60 ans, parmi les couples de retraités ou d'inactifs, même lorsque les deux conjoints ont le permis de conduire, l'usage courant veut que le mari se retrouve au volant et l'épouse à la place du passager. Ces rôles bien établis sont sans doute en partie liés à une émancipation féminine encore timide chez ces générations nées entre 1905 et 1925.

En revanche, chez les hommes, c'est bien le fait d'être motorisé (c'est-à-dire, rappelons-le, de posséder au moins une voiture, et d'avoir le permis) qui rend le mieux compte des différences de comportements : la possibilité d'utiliser quotidiennement la voiture se traduit par un nombre de déplacements motorisés deux fois et demi supérieur, ainsi qu'un niveau de mobilité à pied plus faible d'un tiers (graphique 2). Il est vrai aussi, comme nous le verrons, que l'équipement en voiture est lié à l'âge et à la date de naissance : être motorisé est le fait d'hommes en moyenne quatre ans plus jeunes. Ne pas être motorisé est aussi le fait des hommes les plus pauvres de ces générations. Les hommes non motorisés compensent en petite partie ce manque par un usage plus fréquent des transports collectifs ou par l'utilisation d'une mobylette ou d'une bicyclette.

Par ailleurs, pour les quatre groupes d'hommes motorisés, la typologie masculine confirme bien la présence d'un effet propre du niveau socioculturel (et sans doute, du revenu) sur le niveau de mobilité.

En revanche, le lieu de résidence n'a pas la même influence sur les niveaux de mobilité des hommes motorisés que sur ceux des autres groupes. En effet, alors que chez les femmes et les hommes sans voiture, la centralité du quartier de résidence a un effet stimulant sur la mobilité quotidienne, chez les hommes motorisés c'est plutôt l'inverse qui se produit, du fait d'un usage très fréquent de la voiture lorsqu'ils résident en banlieue. L'âge moyen de ces deux groupes n'est pas très différent (67 ans pour les grenoblois, 65 ans pour les banlieusards) et ne paraît pas devoir expliquer le sens de cette corrélation. C'est bien plutôt du côté des moyens de transport qu'il faut chercher l'explication : un niveau élevé de mobilité est tout à fait possible lorsqu'on réside en périphérie après 60 ans, à condition que le taux d'équipement du ménage en véhicules, l'expérience de la voiture et les capacités physiques permettent de prendre le volant chaque jour ou presque.

La décomposition par grand type de motifs de la mobilité des différentes catégories sociales de retraités ne montre pas de liaison très nette : il semble au vu de ces données, que les groupes les plus mobiles en profitent pour réaliser, de façon relativement indifférente plus d'achats, plus de visites ou d'autres loisirs, plus de démarches... Les seules différences affirmées concernent les achats et les loisirs. Ainsi, en part relative, les femmes effectuent plus d'achats que les hommes. Le nombre moyen de déplacements pour achats varie dans le même sens que la densité et la centralité du lieu d'habitat. Les déplacements des femmes pour les loisirs sont plus fréquemment motivés par des visites, ceux des hommes par des activités de détente (participation à des associations, loisirs culturels, promenades, restaurant). Enfin, chez les hommes motorisés notamment, l'effet du niveau socioculturel sur les déplacements de loisirs peut être décelé (1,3 déplacements quotidiens pour loisirs en moyenne lorsque le niveau d'éducation est haut contre 0,7 s'il est bas).

On le voit, ce croisement des facteurs les plus explicatifs met en évidence des types de mobilité contrastés. Cependant, les petits effectifs des groupes formés rendent ces résultats fragiles. Dans un objectif de généralisation, le même type d'analyse appliqué à une enquête du même type réalisée à Lyon en 1985 offre une hiérarchisation très proche des niveaux de mobilité selon les caractéristiques sociales, et ce à partir d'un échantillon deux fois plus important. Par ailleurs, l'enquête réalisée à Grenoble en 1978 confirme la permanence des déterminants sociaux "classiques" après soixante ans : seul change réellement la poids relatif des différents groupes de la typologie, et non leur niveau moyen de mobilité (Pochet, 1995). De toute évidence, à l'âge de la retraite, les différences sociales s'expriment pleinement dans la vie et la mobilité quotidiennes, et l'absence d'une activité homogénéisant les rythmes et les déplacements quotidiens comme le travail ne fait qu'accentuer cette différenciation sociale.

Parmi les facteurs explicatifs évoqués, plusieurs semblent évoluer fortement d'une génération à l'autre, comme le niveau culturel (et le revenu) et l'accès à la voiture, et l'on peut penser que les modifications les affectant ont transformé ou vont transformer la mobilité quotidienne des personnes âgées en milieu urbain.

ANALYSE LONGITUDINALE

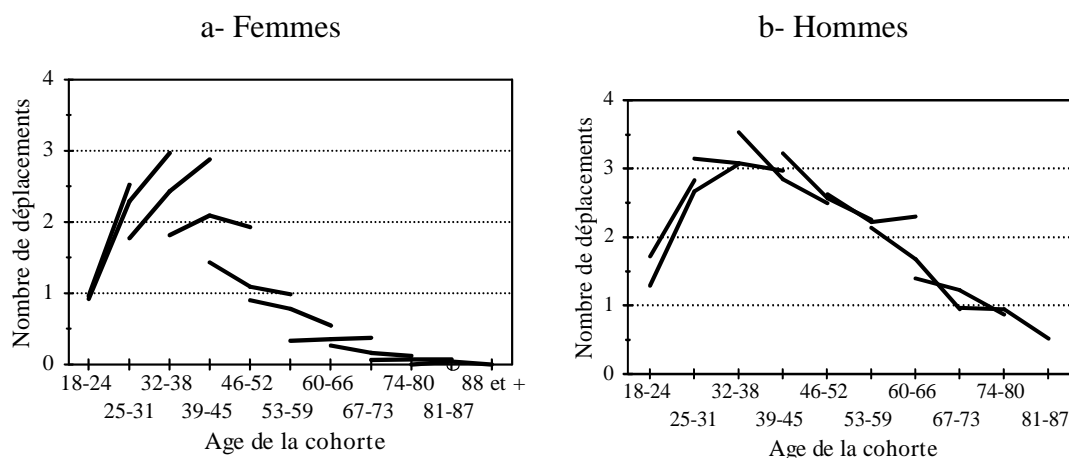
Les permanences liées à l'âge et au cycle de vie peuvent en effet être remises en cause tant par le renouvellement des générations (à âge égal, deux ou plusieurs cohortes successives peuvent adopter des comportements très différents les unes des autres), que par l'environnement socio-économique global propre à la période traversée (qui affecte alors simultanément un nombre important de classes d'âge et de générations). Pour appréhender les évolutions et les inerties dans les comportements de déplacements, nous avons employé une méthode graphique de suivi des cohortes successives lors de leur avancée en âge. La représentation de l'ensemble des générations depuis l'âge de 18 ans nous permettra de mieux situer les évolutions intervenues à l'âge de la retraite dans les tendances structurelles qui ont affecté la mobilité urbaine depuis 15 ans. Par ailleurs, compte tenu des grandes différences de comportements entre les hommes et les femmes après 60 ans, les profils par cohorte masculins et féminins seront étudiés séparément.

Emergence des modes de transport motorisés, déclin de la mobilité de proximité...

Les graphiques 3a et 3b représentent le nombre moyen de déplacements réalisés au volant d'une voiture par les cohortes successives d'hommes et de femmes. Ils montrent un effet de génération très net chez ces dernières. Cette évolution s'explique par l'allongement général des distances à parcourir en milieu urbain (Orfeuil, 1992), par l'accroissement des taux d'activité féminins, ou encore par le développement de la bi-motorisation des ménages (Madre et *al.*, 1989 et 1994 ; Bodier et Rennes, 1994). Cet effet de génération commence tout juste à atteindre les femmes âgées de 60 ans et plus, et demeure encore modéré. En revanche, les profils masculins se recourent très largement, ce qui signifie que les effets de génération n'opèrent plus, à l'exception peut-être de la cohorte 1926-1932, qui, de façon un peu surprenante se détache nettement des précédentes générations arrivées à 60 ans.

L'accroissement global du niveau de mobilité au volant d'une voiture suit de près les évolutions des taux de possession du permis de conduire et d'équipement des ménages en voitures particulières (en particulier du bi-équipement). La croissance, de nature générationnelle, du niveau d'accès des individus à la voiture apparaît d'autant plus déterminante dans ces évolutions que l'abandon définitif de la voiture (ou démotorisation) n'intervient qu'à des âges élevés : au delà de 80 ans chez les hommes, généralement après 70 ans chez les femmes, pour lesquelles le décès du conjoint est déterminant (Madre et *al.* 1989, 1994 ; Pochet, 1995). En revanche, le nombre de déplacements au volant des personnes ayant le permis est beaucoup plus stable, si l'on raisonne par sexe et à taux constant d'équipement des ménages (Pochet, 1995).

Graphique 3 : Evolution du niveau de mobilité au volant d'une voiture des cohortes successives entre 1978, 1985 et 1992

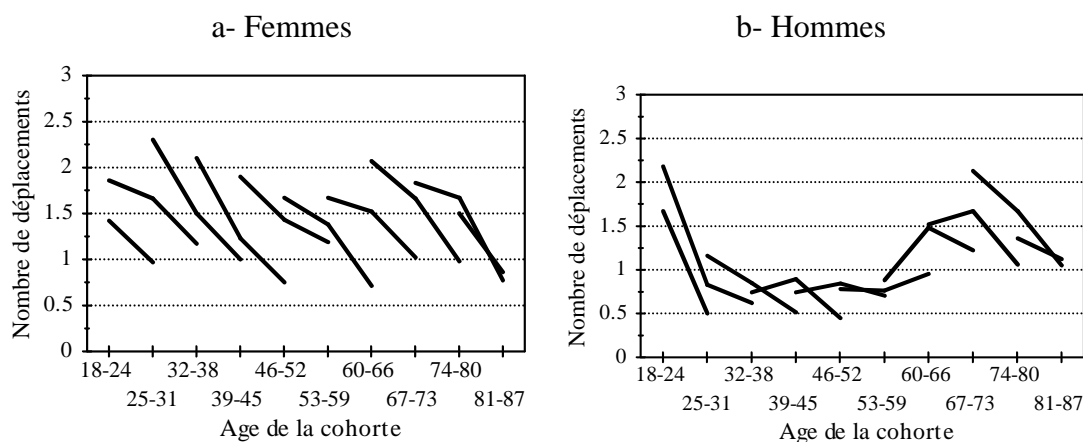


Lecture : Dans ces graphiques comme dans les suivants, chaque cohorte est repérée par un intervalle de naissance (7 ans). Les segments de courbe (profils par cohorte) constitués de 3 points (correspondant aux enquêtes de 1978, 1985 et 1992) permettent de suivre les effets de l'avancée en âge de chaque cohorte au fil des enquêtes. Pour un âge donné, les écarts verticaux permettent de mesurer les écarts entre générations successives. Exemple : les femmes nées entre 1926 et 1932 (ayant de 46 à 52 ans en 1978, de 53 à 59 ans en 1985, et de 60 à 66 ans en 1992), réalisaient en moyenne 0,9 déplacements au volant en 1978, 0,8 en 1985 et seulement 0,5 en 1992. Ce dernier chiffre était tout de fois supérieur à celui de la cohorte précédente (née entre 1919 et 1925) à cet âge (0,3).

Les transports collectifs ont vu s'accroître leur usage chez les différentes générations d'adultes. Cette croissance est plus marquée encore chez les 60-80 ans, mais s'est heurtée aux effets déterminants du vieillissement après cet âge. Les raisons de cette croissance en sont une amélioration sensible des conditions de déplacements (mise en service du tramway, et plus spécifiquement pour les personnes âgées, gratuité des déplacements pour les personnes de 65 ans et plus en dehors des heures de pointe). Les évolutions qu'ont connues les modes de transport de proximité sont tout autres, puisque les deux-roues comme la marche à pied sont moins utilisés pour se déplacer. Au cours de la période étudiée, le déclin de la marche à pied est un phénomène qui concerne les femmes bien plus que les hommes (graphiques 4a et 4b).

Cet alignement progressif du niveau de mobilité de proximité féminin sur celui des hommes est l'une des caractéristiques fortes de la période récente : les différentes générations évoluent de façon similaire, et les effets d'âge, très limités (même autour des âges de prise de la retraite), ne parviennent pas à contrarier ce mouvement de fond. Dans l'ensemble de la population féminine, cette baisse régulière et importante de la mobilité de proximité doit bien entendu être rapprochée de l'accroissement des taux d'activités féminins, ainsi que de l'usage plus fréquent de la voiture et des transports collectifs.

Graphique 4 : Evolution du niveau de mobilité à pied selon l'âge des cohortes successives entre 1978, 1985 et 1992

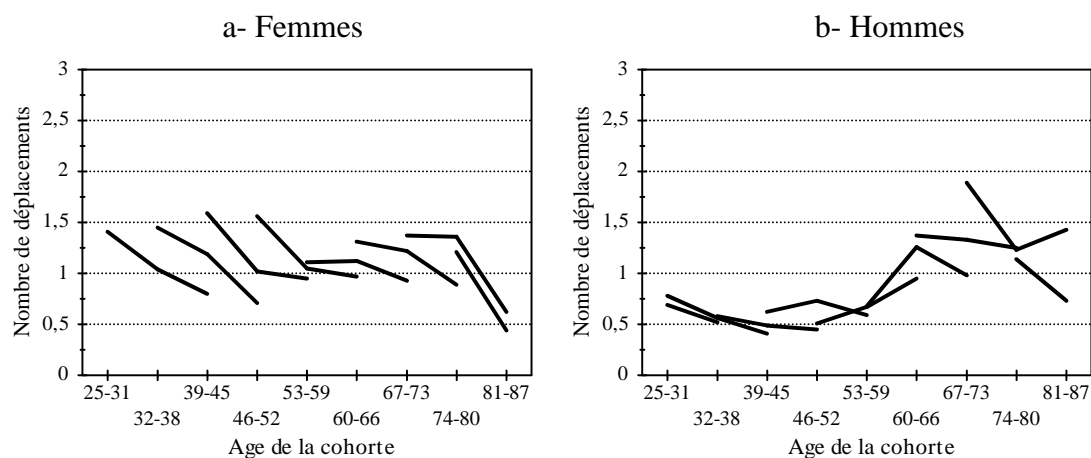


Chez les hommes, les évolutions sont un peu différentes, sans doute du fait de la désaffection plus ancienne pour la marche à pied dans les âges médians. Chez les générations d'hommes actuellement âgés de plus de 50 ans, à Grenoble, les effets de cycle de vie puis de vieillissement redeviennent les plus déterminants dans l'évolution de la mobilité de proximité, avec un net regain de la marche à pied du fait du passage à la retraite, puis un déclin entre 70 et 75 ans.

...Pour des pratiques d'activités à l'extérieur plus stables

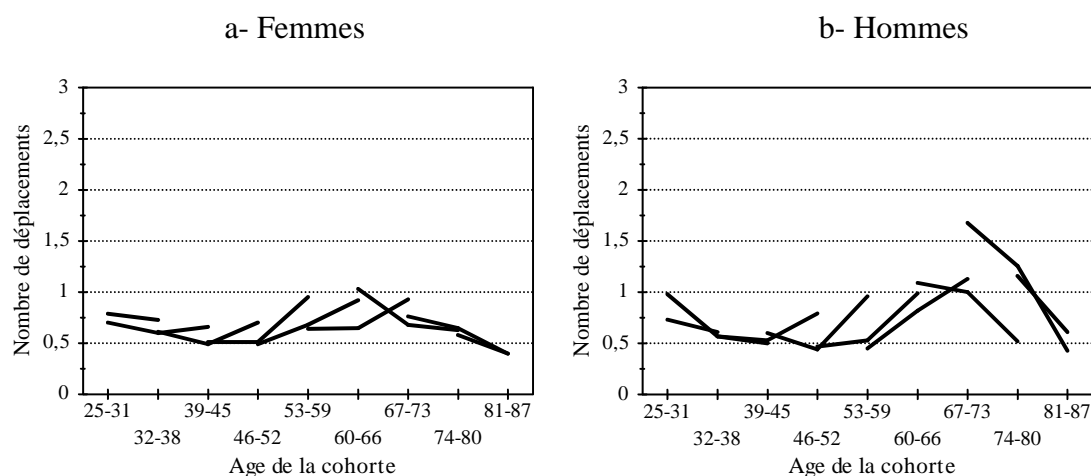
Ne sont représentés ici que les déplacements pour les achats et pour les loisirs, les autres types de déplacements étant plus stables chez les personnes âgées grenobloises au cours de la période. La diminution des déplacements réalisés par les femmes pour les courses (graphique 5a) est à rapprocher du déclin de la mobilité à pied. Elle s'interprète là aussi comme un effet de période, qui n'est contrecarré qu'à un moment de la vie, autour de 60 ans, alors que les contraintes familiales et temporelles se relâchent : la tendance à la baisse dans la fréquence des achats est alors enrayerée, avant que cette mobilité ne chute à nouveau lors de l'entrée dans le 4^{ème} âge. Ce recentrage sur le quartier apparaît cependant provisoire et limité. De façon générale, la concentration des achats dans le temps et dans l'espace semble constituer une habitude irréversible : les hypermarchés et les centres commerciaux, accessibles sans difficulté au plus grand nombre grâce à l'accroissement de la motorisation, répondent à la volonté des ménages d'économiser à la fois leurs ressources en temps et en argent. Par l'arrivée à 60 ans de générations habituées aux grandes surfaces et mieux équipées en voitures, cette tendance commence à gagner le 3^{ème} âge : ainsi, entre 1985 et 1992, la proportion de personnes âgées ayant fréquenté un hypermarché la veille, bien que toujours très minoritaire, a doublé. Cette pratique est alors généralement le fait de personnes motorisées.

Graphique 5 : Evolution du niveau de mobilité pour achats selon l'âge des cohortes successives entre 1978, 1985 et 1992



Le développement des déplacements urbains motivés par des activités de loisirs à Grenoble, sensible depuis 1985, est le fait des plus de 50 ans. Il est à mettre en rapport avec la baisse continue des taux d'activité, notamment masculins, après cet âge. Elle se trouve accentuée chez les générations successives arrivant entre 60 et 75 ans environ. Ce développement des déplacements pour loisirs après soixante ans apparaît encore limité : en 1992, en jour de semaine à Grenoble, le nombre de déplacements motivés par les loisirs demeure plus faible que le niveau de mobilité pour achats (graphiques 6a et 6b).

Graphique 6 : Evolution du niveau de mobilité pour loisirs selon l'âge des cohortes successives entre 1978, 1985 et 1992



QUELLES PERSPECTIVES D'EVOLUTION POUR LA MOBILITE DES PERSONNES AGEES ?

De façon générale, l'analyse des activités donnant lieu à déplacement montre que les modes de vie évoluent... lentement, et que les différences sociales, sexuelles, d'âge et de cycle de vie limitent toujours les changements dans les comportements sociaux. Dans une optique prospective, tout n'est donc pas envisageable, et ce même à l'horizon d'une quinzaine ou d'une vingtaine d'années. Toutefois, certaines tendances structurelles, s'appuyant sur les spécificités de plusieurs générations successives, paraissent amenées à durer ou à se développer, tant dans le domaine des activités pratiquées à l'extérieur, que dans celui des modes de transport empruntés quotidiennement.

Sur le plan des activités extérieures, les tendances récentes mettent en évidence, dans un volume global de déplacement très stable, un certain rééquilibrage de la mobilité quotidienne au détriment du nombre de déplacements liés aux achats, et au profit des différents types d'activités liées aux loisirs à l'extérieur. Différents facteurs pourraient continuer de jouer dans ce sens : d'un côté, la croissance de la motorisation, l'évolution de l'offre commerciale et des habitudes d'achat, le vieillissement démographique des banlieues et des espaces péri-urbains..., et de l'autre l'arrivée à la retraite de générations ayant connu dès leur plus jeune âge les possibilités offertes par la société des loisirs, la force toujours très vive des liens de parenté, la volonté d'être utile pendant sa retraite (par le développement d'activités associatives et para-productives...). Le développement de telles activités dépendra fortement du contexte économique et institutionnel jouant fortement sur les modalités de départ à la retraite et sur le rôle social laissé aux retraités (Gaullier, 1989, 1994). Là encore, rappelons que ces évolutions de fond se produiront sur le long terme, et qu'elles affecteront peut-être plus la nature même des activités pratiquées à l'extérieur du domicile, que le volume global de mobilité pour les loisirs.

La tendance à la motorisation des déplacements urbains après 60 ans devrait se poursuivre, comme résultat d'habitudes de plus en plus fortement ancrées chez les générations successives. Parmi les éléments dont on peut être sûr, il faut ranger le fait que l'équipement en voitures particulières des ménages âgés est encore loin d'être achevé. En particulier, les femmes devraient être les premières bénéficiaires de cette amélioration de l'accès à la voiture, et ce de différentes manières. Parmi les couples, on comptera plus fréquemment deux permis de conduire, ce qui sera une incitation soit pour garder et utiliser deux voitures (pour les ménages bi-motorisés), soit pour partager plus fréquemment la place du conducteur. Quant aux femmes seules, généralement veuves, elles seront bien évidemment d'autant plus incitées à garder et à utiliser la voiture après le décès de leur conjoint, qu'elles n'auront pas perdu l'habitude de conduire pendant le début de leur retraite. Potentiellement, c'est donc parmi la gent féminine âgée que les changements de comportement pourraient être les plus grands : pour s'en convaincre, il suffit de prolonger tendanciellement les profils de cohortes féminins (graphique 3a). Il paraît cependant hasardeux de parier, pour l'avenir, sur un alignement des comportements féminins sur les comportements masculins à la retraite du même ordre que celui qui s'est produit chez les moins de 60 ans. Quelle que soit son

importance propre, la voiture s'inscrit dans les structures et les cadres sociaux existants, notamment dans la répartition des rôles quotidiens selon le sexe, qui gardera une influence sur l'organisation des activités quotidiennes, notamment au sein des couples.

Quoi qu'il en soit, la disposition de la voiture devrait très probablement entraîner des changements conséquents dans les comportements quotidiens de déplacement à la retraite. Ces modifications concerneront, à travers l'usage modal, l'autonomie individuelle et la pratique des différents espaces urbains à l'âge de la retraite, bien plus que les activités pratiquées à l'extérieur ou le niveau de mobilité total.

Une proportion de plus en plus grande de personnes âgées aura accès dans l'avenir à un ou plusieurs mode(s) de transport motorisé. Pourtant, malgré le rôle de plus en plus important des transports collectifs urbains comme correcteur d'inégalités dans l'accès à la ville, les différences de mobilité quotidienne risquent fort de s'amplifier encore au sein de la population âgée selon le degré d'accès à la voiture particulière, et notamment entre les personnes ayant une réelle possibilité de conduire une voiture, et celles qui n'ont aucun accès à un véhicule particulier, ni comme conducteur, ni comme passager. Les personnes ayant la capacité (au moins théorique) de conduire, représentent déjà plus de trois hommes sur quatre, mais moins d'une femme sur trois. Elles ont la possibilité, par une utilisation quotidienne du ou des véhicules comme conducteur, de se déplacer facilement en milieu urbain.

A l'autre bout du spectre, les personnes n'ayant en aucune façon accès à un moyen de transport motorisé, devraient voir leur part relative décroître dans les années à venir. Déjà très minoritaires parmi les hommes, elles représentent malgré tout une femme sur trois et apparaissent très sédentaires et plus isolées que la moyenne. Bien que minoritaires, leur sort ne devrait pas être négligé pour autant : elles paraissent en effet poussées à la sédentarité par toutes les évolutions actuelles. Si les tendances actuelles se confirment, elles risquent fort d'être les exclues d'un modèle de mobilité et de mode de vie urbains basés non plus sur la vie de quartier et la proximité des contacts, mais sur la voiture particulière et la diffusion des activités dans de multiples lieux des villes en extension.

Bibliographie

- AVEROUS, B., MATALON, B. (1977). *Recherche sur la mobilité des personnes âgées*. Marseille : BETEREM, 143 p.
- BODIER, R., RENNES, G. (1995). Un ménage sur quatre dispose d'une deuxième voiture, *INSEE Première*, n°418.
- BONNAFOUS, A. (1993). Structures démographiques et comportements sociaux (21-77). In : *Actes du 12^e symposium de la CEMT sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports. La croissance des transports en question*. Paris : O.C.D.E.
- BONNET, M. (1990). Les rapports au temps et à l'espace des retraités, *Recherche Transport Sécurité*, n°25, 39-48.

- CETUR (1990). *10 ans de mobilité urbaine*. Bagnaux : CETUR, 75 p. + annexes.
- DIRN, L. (1991). *La société française en tendances*. Paris : PUF, 268 p.
- F.N.G. (1993). *Les pratiques culturelles des personnes âgées*. Paris : La Documentation française, 143 p.
- GAULLIER, X. (1989). Quel avenir pour les salariés âgés ?", *Futuribles*, n°136, 45-62.
- GAULLIER, X. La société flexible, (47-71) in EME, B., LAVILLE, J.-L (Ed, 1994). *Cohésion sociale et emploi*. Paris : Desclée et Brouwer.
- GUILLEMARD, A.-M. (1972). *La retraite, une mort sociale. Sociologie des conduites en situation de retraite*. Paris : Mouton.
- KESSLER, D., MASSON, A. (Eds, 1985). *Cycle de vie et générations*. Paris : Economica, 324 p.
- LAMBERT, T., MADRE, J.-L. (1989). *Prévisions à long terme du trafic automobile*, Paris : CREDOC.
- MADRE, J.-L., GALLEZ, C. (1993). Equipement automobile des ménages et cycles de vie, *Sociétés contemporaines*, n°14/15, 59-78.
- ORFEUIL, J.-P. (1992) in CEMT, *Les changements structurels de la population et leurs impacts sur la demande de transport de voyageurs*", Table ronde 88. Paris : O.C.D.E., 45-106.
- PAILLAT, P. (Ed, 1989). *Passages de la vie active à la retraite*. Paris : PUF, 267 p.
- POCHET, P. (1995) *Mobilité quotidienne des personnes âgées en milieu urbain : évolutions récentes et perspectives*. Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques. Lyon : Université Lumière Lyon 2, 321 p.
- RAUX, C., ANDAN, O., BONNEL, P. (1988). *Les analyses des comportements de la mobilité individuelle quotidienne. Une synthèse bibliographique*. Lyon : LET, 118 p.
- ROBINE, J.-M., MORMICHE, P., CAMBOIS, M. (1994). L'évolution de l'espérance de vie sans incapacité à 65 ans, *Gérontologie et Société*, n°71, 66-8