



**HAL**  
open science

# Mobilité quotidienne et accès à la voiture à l'âge de la retraite : les évolutions de ces deux dernières décennies à travers les enquêtes-ménages lyonnaises

Pascal Pochet

## ► To cite this version:

Pascal Pochet. Mobilité quotidienne et accès à la voiture à l'âge de la retraite : les évolutions de ces deux dernières décennies à travers les enquêtes-ménages lyonnaises. Yerpez, J. La ville des vieux. Recherche sur une cité à humaniser, Ed. de l'Aube, pp.196-206, 1998, Territoire. halshs-00983204

**HAL Id: halshs-00983204**

**<https://shs.hal.science/halshs-00983204>**

Submitted on 24 Apr 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.

## Mobilité quotidienne et accès à la voiture à l'âge de la retraite : les évolutions de ces deux dernières décennies à travers les enquêtes-ménages lyonnaises

Pascal Pochet

Laboratoire d'Economie des Transports

ENTPE, Université Lyon 2, CNRS

Rue Maurice Audin 69518 Vaulx-en-Velin cedex, France

Fax : 04 72 04 70 92, e-mail : [pascal.pochet@entpe.fr](mailto:pascal.pochet@entpe.fr)

### **Résumé**

*Quelles sont les pratiques actuelles de mobilité des citoyens âgés, et comment évoluent-elles à long terme ? Vieillesse démographique et évolution des modes de vie des retraités, lourds d'enjeux économiques et sociaux, renforcent l'intérêt de l'analyse des comportements de déplacement à la retraite. Cette analyse est menée à partir d'enquêtes-ménages réalisées dans l'agglomération lyonnaise en 1976, 1985 et 1994. Le suivi de cohortes successives d'hommes et de femmes entre les trois enquêtes permet d'analyser les évolutions intervenues depuis 20 ans, et de distinguer effets d'âge, effets de génération et de période. Si le niveau de mobilité global évolue peu, les moyens de transport employés pour les réaliser sont, quant à eux, en pleine évolution. Avec l'arrivée à l'âge de la retraite de générations de plus en plus habituées à la voiture, la mobilité de proximité cède le pas à la motorisation des déplacements et à des pratiques d'activités plus dispersées dans la ville.*

### **Abstract**

*What are the present travel patterns of elderly city dwellers, and what have been the long term changes in those patterns? The ageing of the population and changes in the lifestyles of pensioners make it interesting to study changes in the daily mobility of those aged over 60. For this purpose, we use data from household surveys carried out in the Lyon conurbation in 1976, 1985 and 1994. A longitudinal study of the successive cohorts enables us to analyse the changes, and to separate generation effects and period effects from ageing effects. The overall number of movements is found to be little changed. On the other hand, there have been major changes in the choices of transport mode. With the recent arrival at retirement age of those who have been very accustomed to using cars, local journeys have given way to longer trips that are made by car, with dispersion of an individual's activities over a large part of the urban area.*

### **Mots clefs**

*personnes âgées, mobilité quotidienne urbaine, Lyon, mode de vie, motorisation, effet de génération, effet d'âge*

### **Key words**

*elderly, daily urban mobility, Lyon, lifestyle, motorization, generation effects, ageing effects*

## INTRODUCTION

Le vieillissement de la population, dont les conséquences sont très largement à venir, le fait que dès à présent, deux personnes âgées sur trois vivent dans un environnement urbain ou périurbain, les problèmes de déplacement liés au vieillissement physique et à l'apparition de handicaps, ou encore les changements considérables de modes de vie des retraités depuis deux à trois décennies... Tous ces facteurs font de l'analyse de la mobilité des citoyens âgés un préalable important et nécessaire dans la définition de politiques urbaines, qu'elles soient spécifiques ou non aux citoyens âgés. En particulier, les évolutions des conditions de vie à l'âge de la retraite incitent à étudier de près les évolutions de mobilité intervenues ces dernières décennies. Parmi ces changements structurels, il faut citer le net accroissement des revenus des personnes âgées (Hourriez (1997), comme de l'espérance de vie -74 ans chez les hommes, 82 ans chez les femmes, soit un gain de 5 ans au cours des vingt dernières années- et l'amélioration globale de leur état de santé (Robine *et al.*, 1996). Cette amélioration des conditions de vie s'est logiquement traduite par une participation croissante au monde de la consommation, des loisirs et des activités associatives (Rochefort, 1995, Pochet, 1997a), alors que les personnes âgées gardent une place toujours très importante dans la famille élargie (Paillat, 1989 ; FNG, 1993).

Aussi, il n'est pas étonnant que la population retraitée soit l'un des groupes ayant connu les plus importants changements dans ses conditions de déplacement ces dernières années. Outre les facteurs déjà mentionnés, la raison principale tient à la motorisation croissante des générations successives (Lambert et Madre, 1989, Madre et Gallez, 1993, Bodier 1996). Les résultats issus de la série d'enquêtes-ménages grenobloises (de 1973 à 1992) montrent que c'est bien l'accroissement de la proportion de personnes ayant la possibilité effective de conduire une voiture, pour l'instant concentrées essentiellement dans la population masculine, qui explique l'essentiel des changements de modes de transport intervenus chez les plus de 60 ans : accroissement de la part prise par la voiture, forte baisse de la marche à pied (qui reste pourtant l'un des deux principaux modes de transport à la retraite), stabilité dans l'usage des transports collectifs, malgré une nette amélioration de l'offre. Pourtant, les comportements de mobilité sont loin d'être homogènes au sein de la population âgée malgré un statut social très dominant de retraités et la disparition des déplacements liés au travail. Une typologie socio-économique des 60 ans et plus met en évidence des niveaux de mobilité totale qui évoluent dans un rapport de un à quatre, le rapport étant même de un à dix dans le niveau de mobilité mécanisée, entre les différents groupes de citoyens âgés (Pochet, 1995, 1996). Dans ce contexte, l'objectif de cette communication est de décrire précisément les évolutions de mobilité de ces dernières décennies et d'en déterminer les facteurs explicatifs, de manière à être en mesure de tirer des éléments d'appréciation pour l'avenir. Aussi, nous focaliserons nous sur le domaine dans lequel les changements sont les plus nets et les plus lourds d'enjeux : l'usage des modes de transport. Pour cela, il est nécessaire de disposer d'une série d'enquêtes suffisamment espacées dans le temps pour permettre d'observer des évolutions de long terme.

## 1. DONNEES STATISTIQUES ET METHODE

### 1.1. Présentation des enquêtes-ménages

Les sources de données utilisées consistent en une série de trois enquêtes quantitatives réalisées par le CERTU et le CETE <sup>1</sup> de Lyon pendant les automne-hivers 1976-1977, 1985-1986 et 1994-1995. Elles sont représentatives de la population vivant en ménage ordinaire (les personnes vivant en institution ne

---

<sup>1</sup> CERTU : Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques ; CETE : Centre d'Etude Technique de l'Equipement ; le CERTU et le CETE font partie du Ministère des Transports et de l'Equipement

sont pas enquêtées). Les échantillons, de l'ordre ou supérieurs à 10000 individus (dont 1500 à 2400 personnes de 60 ans et plus) 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 pour motif achat : le premier du domicile à la boulangerie, le second étant le retour au logement. En revanche, lorsqu'il y a changement de mode de transport au cours d'un même déplacement, seul le mode de transport principal est généralement 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).

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 en décomposant la population par sexe, classe d'âge, génération, ou toute autre caractéristique socio-démographique. Les indicateurs retenus pour évaluer le niveau et les formes de mobilité quotidienne des individus se rapportent au nombre de déplacements quotidien par personne, que l'on peut décomposer par mode de transport utilisé. Pour tenir compte des taux de sondage différents selon les zones d'enquête de l'agglomération, les niveaux de mobilité ont été redressés. Enfin, il est à noter que la comparaison ne porte pas tout à fait sur le même périmètre d'une enquête à l'autre, celui-ci étant légèrement plus étendu en 1985 qu'en 1976, et en 1994 qu'en 1985, d'où un poids de plus en plus important de la grande périphérie. Ces modifications du périmètre enquêté sont pourtant loin de prendre pleinement en compte l'étalement urbain.

## **1.2. Visualisation graphique des effets d'âge, de période et de génération**

Avant d'analyser les résultats chiffrés, il nous faut aussi présenter les représentations graphiques utilisées. Les graphiques suivants visent à suivre le comportement moyen des cohortes ou générations successives au cours du temps. Pour ce faire, les données d'enquêtes sont considérées de façon longitudinale : les individus sont groupés selon leur date de naissance, et non selon leur âge à une date d'enquête donnée. L'écart stable entre les 3 dates d'enquête (9 ans à chaque fois) permet ainsi de visualiser aisément le vieillissement de cohortes successives de 9 ans d'amplitude, ainsi que les écarts de niveau de mobilité existant entre elles. Pour chaque graphique, toutes les cohortes en âge de conduire une voiture ont été représentées, de manière à situer les évolutions intervenues au sein de la population âgée dans un cadre plus général. Compte tenu des différences encore nettes de comportements entre les hommes et les femmes (notamment dans les plus anciennes générations), les profils par cohorte masculins et féminins seront présentés séparément. Les graphiques 1a et 1b fournissent un bel exemple d'effet de génération, notamment chez les plus de 40 ans où les écarts verticaux entre les cohortes attestent le fait qu'à âge égal, chaque cohorte accède plus largement à l'automobile que la précédente.

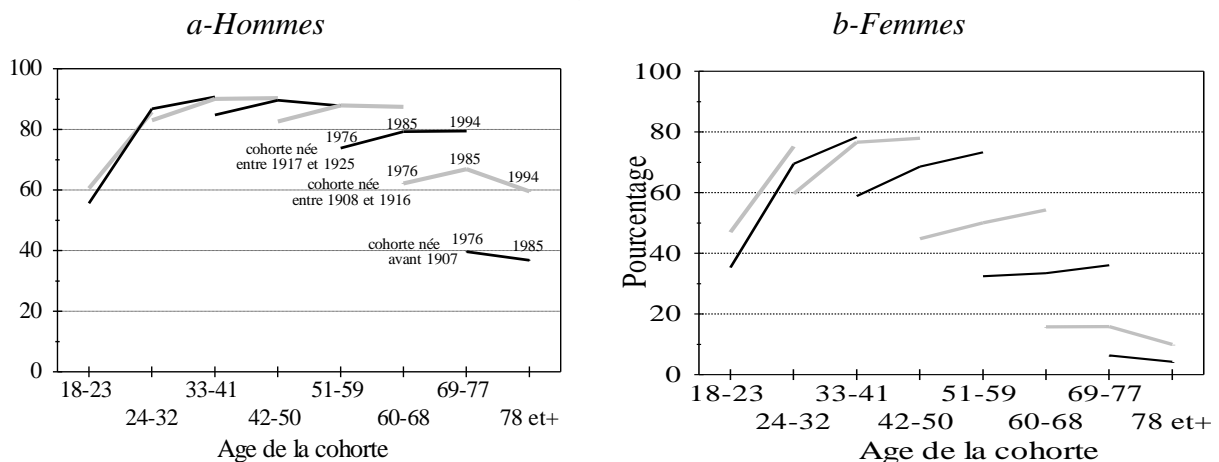
## **2. MOTORISATION ET USAGE CROISSANTS DE LA VOITURE**

### **2.1. Une croissance de la motorisation par simple remplacement des générations**

Les figures 1a et 1b permettent donc de vérifier la nature générationnelle du processus de motorisation, mais ils rappellent également que l'obtention du permis de conduire s'est démocratisée bien plus tardivement chez les femmes que chez les hommes. Au total, pour l'ensemble des personnes de 60 ans et plus, en 1995, 80% des hommes ont le permis tout en appartenant à un ménage mono- ou bimotorisé, alors que cette proportion n'est que de 40% chez les femmes (en 1976 ces pourcentages

n'étaient que de 50% et 10% respectivement). L'autre confirmation apportée par ces courbes est le fait qu'au sein des cohortes étudiées, l'abandon de la voiture semble très faible, même à des âges avancés. En 1994, chez les hommes de 80 ans et plus, le pourcentage de personnes motorisées (ayant le permis et dont le ménage possède au moins une voiture) est de l'ordre de 60%. Ce chiffre élevé s'explique sans doute aussi en partie par la mortalité différentielle selon les milieux sociaux, qui va dans le sens d'un accroissement avec l'avancée en âge de la part des hommes de catégories favorisées (soit les groupes ayant historiquement connu le plus tôt la motorisation). De plus, parmi les octogénaires motorisés, 28% ont pris la voiture la veille. Certes, ce chiffre est bien inférieur au pourcentage de personnes motorisées de 60-79 ans qui ont conduit la veille (48%) mais il est pourtant loin d'être négligeable. La conduite d'une auto aux âges très élevés n'est plus une pratique tout à fait exceptionnelle.

Figure 1 : Evolution de la proportion de personnes motorisées\* par cohorte entre 1976, 1985 et 1994



\* personnes motorisées : disposant du permis de conduire et appartenant à un ménage possédant au moins une voiture particulière.

## 2.2. Un développement de l'usage de la voiture aux modalités variables selon le sexe

Les graphiques 2a et 2b montrent, fort logiquement compte tenu du processus de motorisation, une croissance de l'usage de la voiture comme conducteur d'une génération à la suivante. Ce mouvement concerne déjà très largement les hommes aujourd'hui âgés de plus de 60 ans, mais pour l'instant de façon nettement moins affirmée, les femmes des mêmes âges. L'évolution de la motorisation explique la plus grande part de l'accroissement de mobilité au volant, mais les comportements des cohortes motorisées ne demeurent pas non plus constants au cours du temps, comme nous l'avons mis en évidence à partir des données des enquêtes-ménages grenobloises (Pochet, 1995, 1997b). Sur les graphiques 3a et 3b, les courbes ne se recouvrent pas tout à fait, preuve qu'avec l'expérience croissante de la voiture au fil des générations, ce mode tient une place de plus en plus importante dans les déplacements quotidiens des personnes ayant la possibilité de conduire. Cet accroissement de l'usage de la voiture en tant que conducteur chez les personnes motorisées est plus net chez les hommes que chez les femmes, mais chez celles-ci, au vu de la cohorte atteignant la cinquantaine en 1994, les changements de comportement devraient intervenir dans un avenir proche, comme nous le verrons dans la dernière partie. Chez les femmes de plus de soixante ans, le développement de la motorisation a eu pour effet un accroissement de l'usage de la voiture, mais aussi fréquemment à la place du passager qu'à celle du conducteur. Cette spécificité féminine provient en grande partie des femmes vivant en couple. Ce sont alors des déplacements pour achats, visites, loisirs ou démarches, effectués en commun avec le conjoint, ou encore un accompagnement de l'épouse par le mari.

Figure 2 : Evolution du nombre de déplacements au volant d'une voiture par cohorte entre 1976, 1985 et 1994

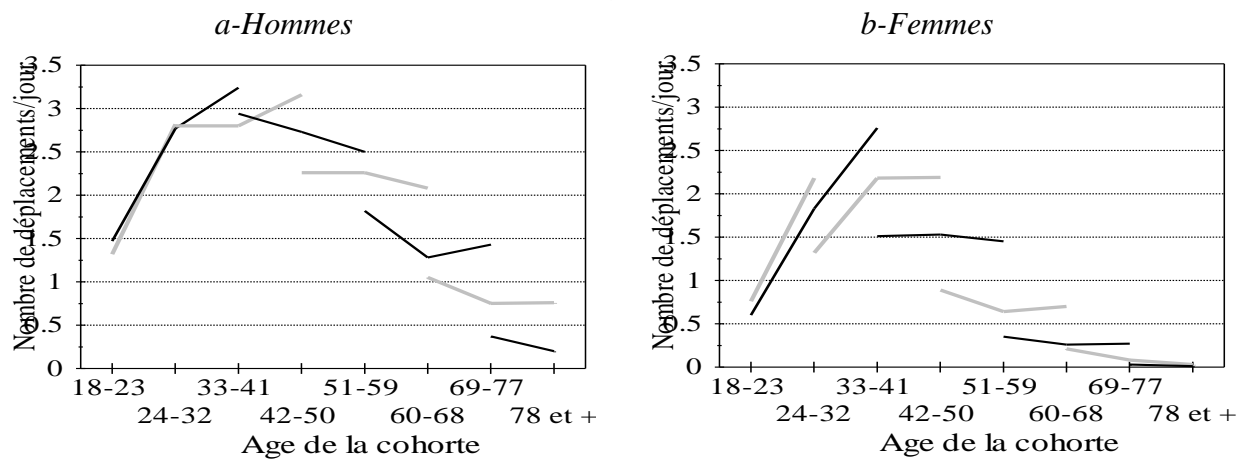


Figure 3 : Evolution du nombre de déplacements au volant d'une voiture pour les personnes motorisées, par cohorte entre 1976, 1985 et 1994

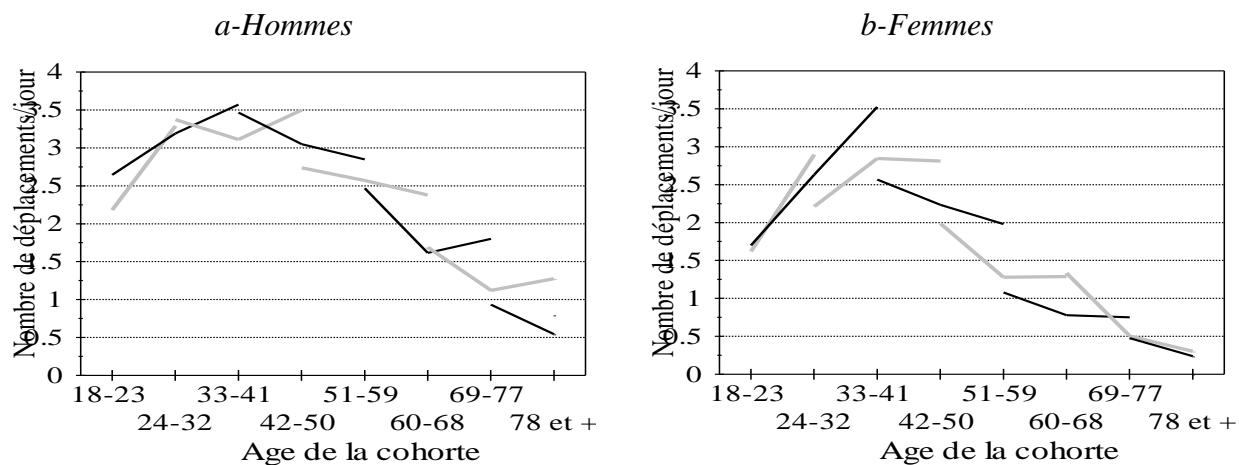
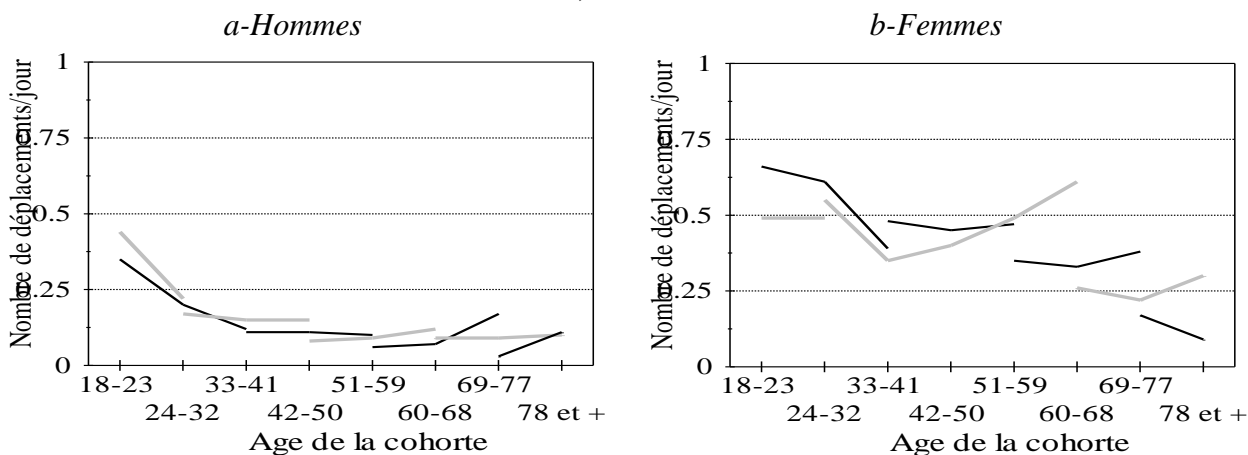


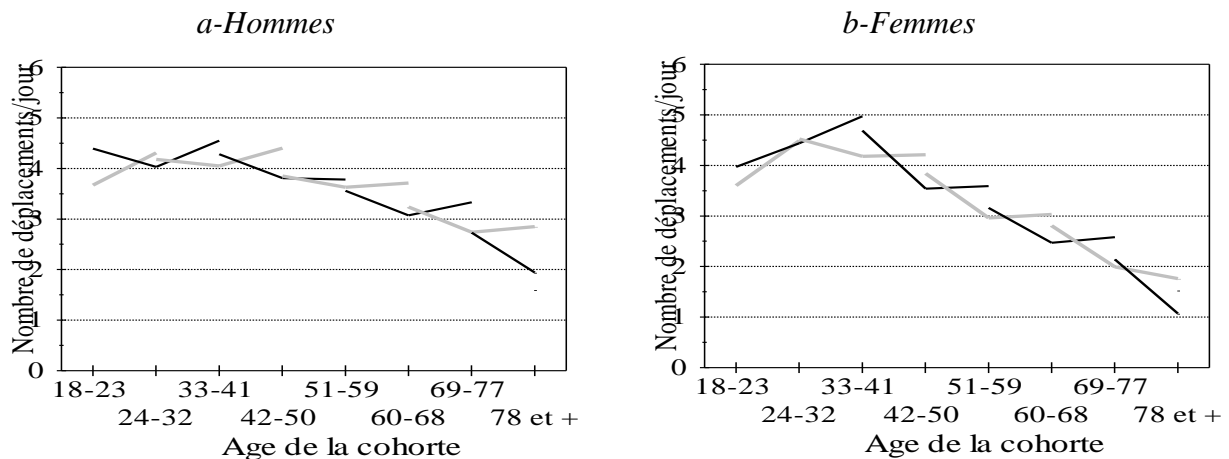
Figure 4 : Evolution du nombre de déplacements comme passager d'une voiture par cohorte entre 1976, 1985 et 1994



### 3. DECLIN GENERAL DE LA MOBILITE DE PROXIMITE, EVOLUTIONS DIVERGENTES DANS L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

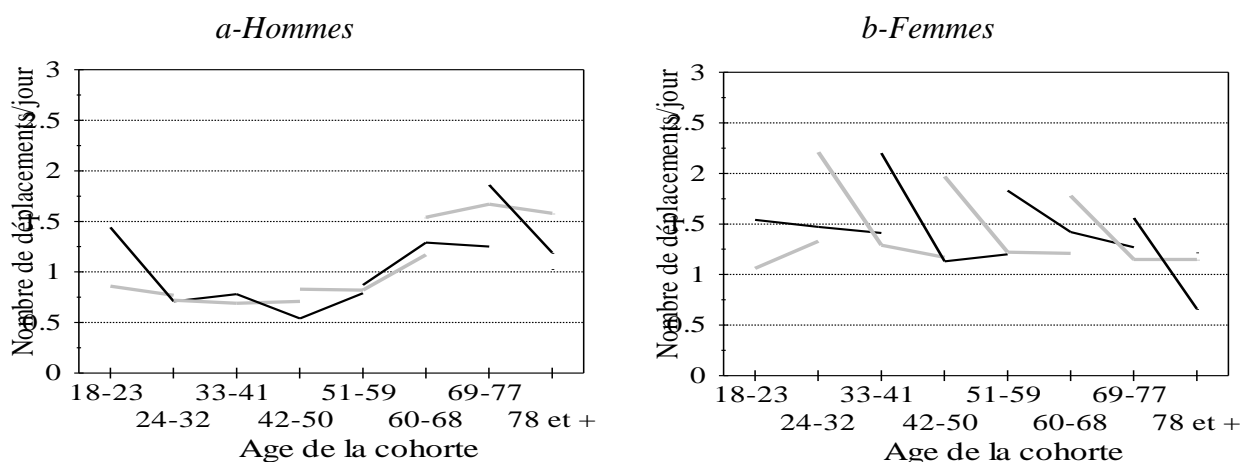
Comparées à la nette croissance de l'usage de la voiture, les évolutions dans la mobilité globale et dans l'usage des autres modes paraissent à première vue moins évidentes. Ainsi, les profils par cohorte de la mobilité globale se recouvrent très largement, pour mettre en évidence un déclin du niveau de déplacement avec l'avancée en âge, plus marqué chez les femmes que chez les hommes. Tout juste faut-il noter une baisse légère, mais assez partagée, de la mobilité globale entre 1976 et 1985, et une stabilisation entre 1985 et 1994 (figures 5a et 5b).

Figure 5 : Evolution de la mobilité tous modes confondus par cohorte entre 1976, 1985 et 1994



De façon générale, la baisse de mobilité intervenue entre 1976 et 1985 provient du déclin de la mobilité de proximité (marche à pied, et de façon plus accessoire, deux-roues, motorisés ou non, dont l'usage était déjà assez rare en 1976). Cette baisse est particulièrement marquée chez les femmes (figure 6). Il apparaît aussi chez les femmes que, contrairement à Grenoble, le passage d'une cohorte à la retraite n'entraîne pas un accroissement des petits déplacements à pied dans le quartier. Dans l'agglomération lyonnaise, comme dans la plupart des villes françaises, la baisse est donc générale à l'ensemble des classes d'âge.

Figure 6 : Evolution du nombre de déplacements à pied par cohorte entre 1976, 1985 et 1994



Plus précisément, les évolutions qu'ont connues les déplacements à pied des citoyens âgés se comprennent plus facilement si l'on décompose ce groupe selon le sexe, l'accès à la voiture et le lieu de résidence (tableau 1). On vérifie ainsi qu'en 1994 comme en 1976, habiter dans le centre

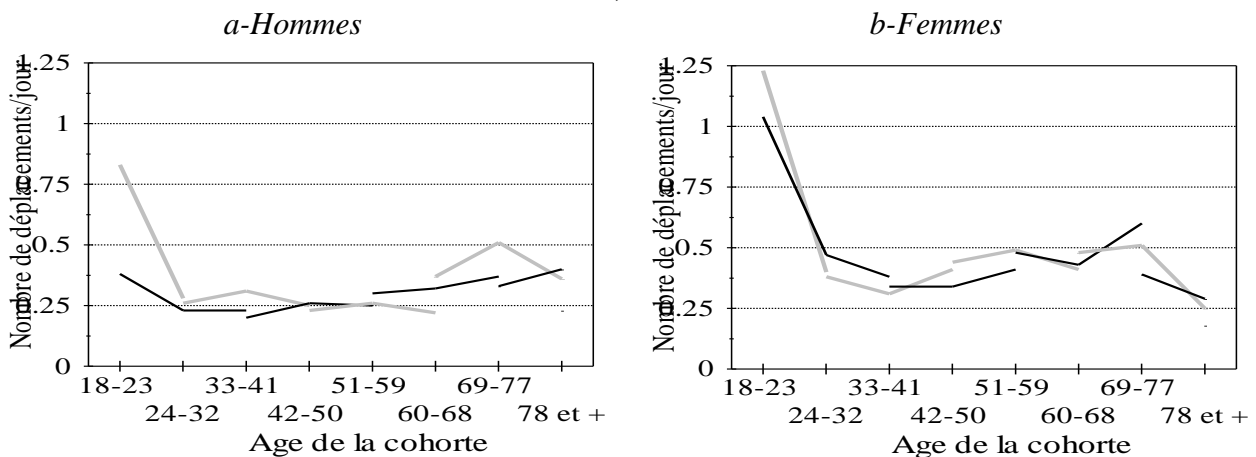
(communes de Lyon et de Villeurbanne) est nettement plus favorable à la mobilité de proximité que de résider en périphérie et ce, quel que soit le sexe et le niveau de motorisation. Le nombre de déplacements quotidiens à pied est aussi nettement plus faible lorsqu'on a la possibilité de conduire une voiture. Les évolutions les plus défavorables à la marche à pied sont le fait des hommes vivant en périphérie, qui sont aussi les conducteurs les plus réguliers, et des femmes motorisées. La marche à pied est également moins utilisée du fait que les retraités, à l'instar des actifs, résident de plus en plus souvent en périphérie. Le faible niveau de mobilité à pied des femmes non motorisées vivant en périphérie (représentant 28% des femmes de 60 ans et plus en 1994 comme en 1976), qui va de pair avec un faible usage des modes motorisés, révèle les faibles opportunités de déplacements dont dispose cette catégorie particulièrement défavorisée. Cette situation est tout aussi perceptible dans l'agglomération grenobloise. Accroissement de la motorisation et étalement des résidences jouent donc un rôle déterminant dans le déclin progressif de la mobilité de proximité à l'âge de la retraite.

Tableau 1 : Niveau de mobilité à pied en 1976 et 1994 chez les 60 ans et plus selon le sexe, l'accès à la voiture et le lieu de résidence

	Centre			Périphérie		
	1976	1994	% évol	1976	1994	% évol
<i>Hommes</i>						
Le permis, au moins une VP dans le ménage	1,57	1,65	+5%	1,02	0,79	-23%
Non motorisés	1,91	2,03	+6%	1,45	1,16	-20%
<i>Femmes</i>						
Le permis, au moins une VP dans le ménage	1,98	1,37	-31%	0,98	0,75	-23%
Non motorisées	1,74	1,51	-15%	1,24	1,13	-9%

L'usage des transports collectifs traduit la prédominance des effets d'âge sur les facteurs de changements (figure 7). L'entrée dans l'âge adulte marque l'abandon du mode collectif, qui atteint son plus bas niveau vers trente ans, avant de croître à nouveau avec le vieillissement, jusqu'aux environs de 75 ans. Pourtant un léger effet de génération, perceptible entre les cohortes les plus anciennes, en particulier chez les hommes, semble indiquer une certaine baisse d'usage des transports collectifs chez les nouvelles générations d'hommes atteignant la retraite.

Figure 7 : Evolution du nombre de déplacements en transports collectifs par cohorte entre 1976, 1985 et 1994





La stabilité globale de l'usage des transports collectifs au sein de la population âgée (0,37 déplacements en moyenne en 1976, 0,38 en 1994), masque en fait des évolutions contrastées en fonction de l'accès à la voiture (tableau 2). En effet, les transports en commun tiennent une place croissante dans la mobilité quotidienne des personnes non motorisées, alors qu'ils sont de plus en plus délaissés au profit de la voiture (conducteur ou passager) chez les hommes et les femmes ayant la possibilité de conduire une (ou la) voiture du ménage. L'usage croissant des transports collectifs par les personnes non motorisées (complété, il est vrai, dans le cas des femmes par un usage plus fréquent de la voiture à la place du passager) permet ainsi de limiter l'accroissement des inégalités dans l'accès aux modes mécanisés entre ceux qui peuvent conduire et les autres. Toutefois, dans le degré de maîtrise de l'espace et dans la facilité d'accès à la ville (que permet la mobilité mécanisée), l'écart demeure très large entre les personnes motorisées et celles qui n'ont pas la possibilité de conduire une voiture.

*Tableau 2 : Evolution des niveaux de mobilité en transports collectifs et tous modes mécanisés selon le sexe et l'accès à la voiture*

	Transports Collectifs			Tous modes mécanisés		
	1976	1994	% évol	1976	1994	% évol
<i>Hommes</i>						
Le permis, au moins une VP dans le ménage	0,24	0,20	-15%	1,87	2,48	+33%
Non motorisés	0,44	0,66	+52%	0,69	0,85	+22%
<i>Femmes</i>						
Le permis, au moins une VP dans le ménage	0,35	0,30	-16%	1,88	2,10	+12%
Non motorisées	0,39	0,54	+39%	0,60	0,99	+64%

#### **4. USAGES QUOTIDIENS DE LA VOITURE, SEXE ET STATUT MATRIMONIAL**

Outre la nécessité de posséder le permis de conduire, parmi les femmes âgées, les possibilités effectives de conduite d'une voiture demeurent étroitement dépendantes de la situation matrimoniale ainsi que du nombre de voitures du ménage. Nous avons distingué deux situations matrimoniales : la vie en couple (sans enfants ou autres personnes dans le domicile) et la vie solitaire, qui représentent la grande majorité des cas de figure après soixante ans (tableau 3).

Même lorsqu'elles disposent du permis de conduire, les femmes vivant en couple conduisent encore très peu lorsque le ménage ne possède qu'une voiture (0,4 déplacements quotidiens au volant en moyenne en 1994). La place du conducteur demeure alors généralement réservée au mari (1,9 déplacements au volant), l'épouse gardant la plus souvent celle du passager au cours des sorties communes (0,85 déplacements quotidiens). Au sein des couples de retraités, la bimotorisation reste généralement la condition nécessaire pour que la conduite quotidienne ou quasi quotidienne d'une voiture par les femmes devienne une réalité (le nombre de déplacements quotidien au volant est alors de 1,6). Ces résultats désignent la répartition encore assez rigide des rôles au sein des couples comme le principal facteur limitant l'accès des femmes au volant après 60 ans. En revanche, les femmes seules (veuves le plus souvent) avec permis et voiture, conduisent régulièrement (1,7 déplacements quotidiens au volant), mais elles ne constituent encore qu'une minorité parmi les femmes âgées vivant seules (32% en 1994).

Tableau 3 : Evolution dans l'accès à la voiture selon le statut matrimonial et le sexe (%)

	1976		1985		1994	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
<i>Personnes vivant en couple, sans enfant</i>						
Le permis, une VP dans le ménage	46,7	12,0	61,7	23,1	66,1	35,9
Le permis, deux VP ou plus dans le mén.	0,8	1,2	7,2	6,7	22,0	18,4
Non motorisé(e)s	52,5	86,8	31,1	70,2	11,9	45,7
<i>Ensemble</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
% de personnes en couple	49,4	35,9	57,7	43,0	59,8	45,5
<i>Personnes vivant seules</i>						
Avec permis et VP	27,3	5,6	55,1	14,6	54,1	28,0
Non motorisé(e)s	72,7	94,4	44,9	85,4	45,9	72,0
<i>Ensemble</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
% de personnes seules	14,0	38,9	13,9	41,4	16,6	41,9

VP : voiture particulière

## 5. PERSPECTIVES

La motorisation et l'expérience croissante des hommes, puis des femmes âgées apparaissent comme un puissant facteur de transformation de la mobilité quotidienne au cours du troisième âge (c'est-à-dire avant que les incapacités physiques ne viennent interdire l'accès au volant, ce qui se produit généralement à des âges avancés). Ce n'est bien évidemment pas le seul, et nous pourrions montrer que des différences dans l'usage demeurent, à accès égal à la voiture, en fonction de l'ancienne profession exercée ou du niveau d'éducation. Si nous avons privilégié ce facteur, c'est parce qu'il joue un rôle prépondérant dans la remise en cause du modèle de vie quotidienne fondé sur le quartier de résidence. Ce processus de motorisation des déplacements des personnes âgées paraît solidement engagé et on ne voit pas comment il pourrait être remis en question au cours des années à venir. Alors que l'évolution paraît quasiment achevée pour les hommes âgés, la seule incertitude concerne la diffusion de la bimotorisation des couples de retraités après 60 ans. Derrière cette question, c'est très largement celle de l'accès des femmes âgées au volant qui est posée.

Par leurs revenus, les ménages de retraités ont, pour une part d'entre eux tout au moins, les moyens de garder deux voitures. En ressentiront-ils la nécessité ? La réponse dépendra non seulement de la localisation de la résidence dans (ou autour de) l'agglomération urbaine, de la pratique quotidienne de la voiture chez les femmes dans la cinquantaine, du fait d'avoir travaillé ou non, mais aussi des attitudes des deux conjoints et de la répartition des rôles dans le ménage<sup>2</sup>. Dans l'enquête la plus récente, il apparaît que chez les femmes (comme chez les hommes) quinquagénaires vivant en couple, une sur deux appartient à un ménage bimotorisé et dispose personnellement du permis (tableau 4). Elles conduisent alors généralement une voiture du ménage, comportement qui demeure toujours plus rare au sein des ménages monomotorisés. Ces évolutions de nature générationnelle devraient probablement se traduire à l'avenir par une extension de la bimotorisation chez les couples à la retraite. En revanche, chez les couples monomotorisés, on peut penser que l'accès au volant demeurera généralement du domaine masculin, même si un certain rééquilibrage est prévisible. Quant aux

<sup>2</sup> Une analyse sociologique effectuée à partir d'entretiens approfondis de jeunes couples dont les deux membres ont passé depuis peu le cap des 60 ans met bien en évidence l'existence de multiples cas de figure dans l'organisation de la vie du couple, en fonction d'attitudes plus ou moins « fusionnelles » ou indépendantes (entraînant beaucoup d'activités en commun ou au contraire spécifiques à l'un ou à l'autre), et centrifuges/centripètes (impliquant des activités plus ou moins tournées vers l'extérieur/le domicile) de chacun des conjoints. Le choix de garder une ou deux voitures ne sera bien évidemment pas indifférent à cette combinaison d'attitudes (CARADEC, 1996).

femmes chefs de ménage dans la cinquantaine, elles sont, elles aussi, très habituées à conduire de façon quotidienne : plus des deux tiers ont la voiture et le permis ; leur niveau de mobilité au volant est alors de l'ordre de deux déplacements quotidiens.

*Tableau 4 : Accès à la voiture et usage quotidien chez les quinquagénaires vivant en couple (avec ou sans enfants), selon le sexe en 1994*

	Femmes			Hommes		
	Nombre de depl.			Nombre de depl.		
	%	au volant	passager	%	au volant	passager
Le permis, une VP dans le ménage	25,7	1,39	0,66	38,5	2,61	0,09
Le permis, deux VP ou plus dans le mén.	49,8	2,51	0,50	53,7	3,02	0,11
Non motorisé(e)s	24,5	0,08	0,61	7,8	0,42	0,29
<i>Ensemble</i>	<i>100,0</i>	<i>1,58</i>	<i>0,55</i>	<i>100,0</i>	<i>2,64</i>	<i>0,11</i>
Proportion de personnes vivant en couple entre 50 et 59 ans	74,0			86,1		

Au vu des évolutions lyonnaises (qui confirment des résultats déjà mis en évidence dans l'agglomération grenobloise), on doit donc s'attendre, dans les années à venir, à un double mouvement : un rapprochement des modèles de localisation des résidences et de mobilité quotidienne des retraités de ceux des actifs (poids de plus en plus grand de la périphérie, plus de déplacements motorisés, soit essentiellement plus de déplacements en voiture particulière), mais aussi, un accroissement des inégalités dans la mobilité et l'accès à la ville entre une part, majoritaire et en accroissement, de personnes âgées motorisées, et la minorité qui ne le sera pas. En dépit du rôle important tenu par les transports collectifs, ces dernières, caractérisées par un ou plusieurs facteurs limitants comme la pauvreté, l'isolement, un logement excentré, le grand âge et les problèmes physiques, risquent de souffrir de plus en plus de l'amenuisement progressif des possibilités de réaliser les activités quotidiennes à proximité du domicile.

## Références

- Bodier M. (1996) : La voiture : une habitude qui se prend jeune. INSEE Première, n°474.
- Caradec V. (1996) : Le couple à l'heure de la retraite. Presses Universitaires de Rennes, « Le sens social », Rennes, 293 p.
- FNG (1993) : Les pratiques culturelles des personnes âgées. La Documentation Française, Paris, 143 p.
- Hourriez J.-M. (1997) : Revenus des personnes âgées, Projet, n°249.
- Lambert T., Madre J.-L. (1989), Prévisions à long terme du trafic automobile. Rapport CREDOC n°60, Paris, 106 p.
- Madre J.-L., Gallez C. (1993) : Equipement automobile des ménages et cycles de vie. Sociétés contemporaines, n°14/15, p.59-78.
- Paillat P. dir. (1989) : Passages de la vie active à la retraite. PUF, Paris, 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.
- Pochet P. (1996) : La mobilité quotidienne des personnes âgées : entre sédentarité, vie de quartier et motorisation. Gérontologie et Sociétés, n°76, p. 91-106.
- Pochet P. (1997a) : Les Personnes âgées. La Découverte, « Repères », Paris, 128 p.
- Pochet P. (1997b) : Changes in urban travel behaviour of elderly people. *In* Selected Proceedings of the IATBR-94, Elsevier Science, Oxford, à paraître.
- Raux C., Andan O., Bonnel P. (1988) : Les analyses des comportements de la mobilité individuelle quotidienne. Une synthèse bibliographique. LET, Lyon, 118 p.
- Robine J.-M., Mormiche P., Sermet C. (1996) : Vie et santé s'allongent : un effet conjoint de meilleures conditions d'existence et des progrès médicaux ? INSEE, Données sociales 1996.
- Rochefort R. (1995) : La Société des consommateurs. Editions Odile Jacob, Paris, 267 p.