Centre de recherche
pour l'étude
et l'observation
des conditions
de vie

Sou1997-1057

142, rue du Chevaleret
75013 PARIS
Tél. 01 40 77 85 04
Fax 01 40 77 85 09

CREDOC-DIRECTION

IMPORTANT

Ce rapport est actuellement soumis à embargo ou à diffusion restreinte par le commanditaire de l'étude dont il traite. Il vous est adressé au titre de vos responsabilités à l'égard du Centre.

NOUS VOUS DEMANDONS DE NE PAS LE DIFFUSER

Crédoc - Prospective de la mobilité locale des personnes âgées. Août 1997.

CREDOC•Bibliothèque

CRÉDOC

REPRISE DE RECHERCHE

CRÉDOC

Prospective de la mobilité locale des personnes âgées

Patrick BABAYOU

Jean-Luc VOLATIER

Cette étude a été réalisée à la demande du CNRS PIR Villes et du PREDIT,
dans le cadre de la recherche
« PROSPECTIVE DE LA MOBILITÉ LOCALE DES PERSONNES ÂGÉES : APPROVISIONNEMENTS, ACCÈS AUX SERVICES ET TRANSPORTS »

CRÉDOC — Département Prospective de la Consommation

1997

142, rue du Chevaleret
75013 - PARIS

Ce rapport rend compte des travaux de recherche effectués par le département « Prospective de la consommation » du Crédoc sur la mobilité locale des personnes âgées. Ces travaux, réalisés à la demande du PIR Villes et du Prédit portent en particulier sur des retraitements *ad hoc* des données d'enquêtes du Crédoc (Comportements alimentaires des Français, 1988 et 1995) et de l'Insee-Inrets (Transports, 1982 et 1994).

Le rapport se divise en cinq sections :

- Présentation du contexte de la recherche
- Étude détaillée de la mobilité locale liée à l'approvisionnement alimentaire
- Étude et modélisation de la mobilité générale des personnes âgées
- Construction et évaluation de scénarios prospectifs
- Synthèse générale de la recherche

Prospective de la mobilité locale des personnes âgées

Patrick Babayou, Jean-Luc Volatier

Note de synthèse de la recherche du département « Prospective de la consommation » du Crédoc réalisée à la demande du CNRS PIR Villes et du PREDIT

août 1997

Cette note présente les principales conclusions du rapport rédigé par le département « Prospective de la consommation » du Crédoc sur la mobilité locale des personnes âgées. Ces travaux, réalisés à la demande du PIR Villes et du Prédit portent en particulier sur des retraitements *ad hoc* des données d'enquêtes du Crédoc (Comportements alimentaires des Français, 1988 et 1995) et de l'Insee-Inrets (Transports, 1982 et 1994).

Le rapport se divise en quatre sections :

- Présentation du contexte de la recherche
- Étude détaillée de la mobilité locale liée à l'approvisionnement alimentaire
- Étude et modélisation de la mobilité générale des personnes âgées
- Construction de scénarios prospectifs et évaluation par des entretiens avec des experts de différentes disciplines

Contexte et définitions de la population âgée

La recherche du Crédoc sur la mobilité locale des personnes âgées a permis d'établir un certain nombre de résultats statistiques et qualitatifs qui mènent à des scénarios prospectifs sur les comportements futurs des Français âgés. Les retraitements ad hoc des données d'enquêtes du Crédoc (Comportements alimentaires des Français, 1988 et 1995) et de l'Insee-Inrets (Transports, 1982 et 1994) ont permis de fonder ces résultats, en particulier sur la base d'inférences statistiques.

L'ensemble des résultats que nous mettons en évidence doit s'analyser à l'aune d'une donnée fondamentale, visible à la fois dans les enquêtes du Crédoc et celles de l'Insee-Inrets, à savoir la relative stabilité sur la période d'observation du nombre des déplacements locaux qu'effectuent les Français, y compris les Français âgés, ce que montre le tableau suivant.

Mobilité locale en semaine des personnes âgées

(en %)

	55-64 ans		65-74 ans		75 ans et plus		ensemble de la population	
	1982	**1994**	**1982**	**1994**	**1982**	**1994**	**1982**	**1994**
pas de déplacement.....	25,3	25,8	34,0	35,3	52,5	51,4	20,6	18,4
1 ou 2 déplacements.....	38,0	33,4	33,7	37,3	30,7	35,1	28,8	32,3
3 ou 4 déplacements.....	27,3	25,3	21,4	18,4	14,2	10,5	27,7	27,9
5 à 8 déplacements.....	13,3	13,7	9,6	8,1	2,6	3,0	19,3	18,2
9 ou 10 déplacements.....	0,9	1,4	0,8	0,5	-	-	2,2	1,9
plus de 10 déplacements ..	0,2	0,4	0,5	0,4	-	-	1,4	1,3
total.....	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*

Source : Insee-Inrets, Enquêtes transports, 1982 et 1994

Ce tableau illustre aussi avec force la décroissance de la mobilité locale quand l'âge augmente et la stabilité temporelle du vieillissement sur la mobilité.

Ce point fondamental rend critique le choix de la définition des personnes âgées. Nous avons préféré ici choisir une définition large pour rendre compte de cette hétérogénéité des populations âgées selon leur autonomie et leur mobilité.

Des changements structurels de comportements

Quels que soient les résultats que nous établissons, ils doivent donc être analysés en termes de changements structurels dans les comportements de déplacements, que ce soit la structure des choix modaux ou celle des motifs de déplacements.

Le résultat principal de cette recherche relève d'un constat connu de la communauté des chercheurs qui s'intéressent aux transports et à la mobilité des Français : un nombre croissant de déplacements se fait en automobile individuelle. Ce développement de l'automobile touche non seulement l'ensemble de la population mais aussi et plus particulièrement les personnes âgées. Celles-ci, par effet de génération lié à la possession du permis de conduire d'une part, et à l'amélioration globale des conditions de santé d'autre part, utilisent de plus en plus tard et de plus en plus fréquemment un véhicule particulier pour leurs déplacements locaux, plus particulièrement pour l'approvisionnement alimentaire.

Le développement de l'utilisation de l'automobile est visible non seulement pour l'ensemble des Français mais plus encore au sein de la population âgée. C'est ce que nous avons nommé le phénomène de rattrapage dans les choix modaux des personnes âgées : par renouvellement des générations, les personnes âgées du milieu des années quatre-vingt-dix continuent d'utiliser une automobile qu'elles possèdent et qu'elles ont la capacité de conduire beaucoup plus fréquemment que leurs homologues des années quatre-vingt, phénomène qui avait été anticipé depuis plusieurs années par les socio-économistes des transports et notamment J.-L. Madre.

Pour l'essentiel, cette évolution des choix modaux en faveur de l'automobile en tant que conducteur mais aussi en tant que passager se produit au détriment de la pratique de la marche à pieds. Cette substitution est d'ailleurs quasi parfaite puisqu'on observe des effets symétriques, telle la présence d'effets de génération parallèles pour ces deux choix modaux.

C'est finalement l'effet de génération lié à la possession du permis de conduire qui explique le mieux les évolutions des comportements et attitudes des Français vis-à-vis des choix modaux. Un travail statistique de modélisation que nous avons effectué dans le cadre de cette recherche permet à ce titre de montrer l'ampleur du déterminisme qu'elle représente dans les choix des individus et des ménages. Le permis de conduire détermine certainement mieux l'état de la motorisation des ménages que ne le font les critères économiques classiques.

Effets de seuils dans les comportements

Notre recherche nous amène donc à privilégier globalement l'hypothèse d'une continuation des tendances que l'on a observées au cours des deux dernières décennies pour établir des scénarios prospectifs sur la mobilité locale des personnes âgées. En cela, il est raisonnable de considérer que les modes de déplacement des Français seront de moins en moins affectés par le passage à la retraite, sinon en structure de leurs motifs, tandis que la réelle rupture dans ces comportements qui est représentée par l'apparition de handicaps qui sont une gêne dans les déplacements aura tendance à se produire de plus en plus tard, du fait de l'amélioration des conditions de santé.

Le passage à la retraite semble cependant devoir retenir encore l'attention dans les prochaines décennies. En effet, pour des générations qui n'auront connu que la civilisation de l'automobile, et ces générations sont d'ores et déjà en train de prendre leur retraite, la rupture que représente dans les modes de vie l'abandon de toute activité professionnelle pourrait conduire à une réévaluation des choix modaux à 60 ans, le tout automobile pouvant être rejeté par un effet de lassitude. Ou, plus simplement, le passage à la retraite serait l'occasion d'une réorganisation des modes de vie, impulsée en particulier par des changements de localisation géographique.

Rationalité croissante des comportements

L'un des grands enseignements de notre recherche réside dans le fait que les personnes âgées sont tout à fait capables de poursuivre dans leurs changements de comportements les grandes tendances générales que l'on observe dans l'ensemble de la population. C'est surtout visible à travers les résultats sur l'approvisionnement alimentaire : du point de vue des commerces fréquentés, diversification croissante et stabilité du nombre des déplacements ne sont pas incompatibles, pour toutes les populations, y compris les personnes âgées. Cette tendance s'explique par l'espacement croissant des approvisionnements pour chacun des types de commerce (hypermarché, supermarché, marché, hard discounter...). Elle traduit aussi une meilleur couverture de l'espace local, l'espace utilisé étant de moins en moins confiné à un nombre très limité de points de vente fréquentés et donc d'itinéraires parcourus.

De la même manière, les profils des motivations des personnes âgées pour choisir les commerces dans lesquels elles s'approvisionnent se rapprochent de plus en plus de celles des plus jeunes : la proximité devient moins décisive tandis que la rationalité est privilégiée, quelle que soit la forme que prend cette rationalité (prix des produits, horaires d'ouvertures, spécialisation des

commerces en fonction des produits qu'ils peuvent offrir, etc.).

En tout état de cause, si nous continuons d'accréditer l'idée d'une rationalisation croissante des comportements, rien n'empêche cette rationalité de changer de sens avec l'âge. L'effet de génération qui prime aujourd'hui à l'explication des changements de comportements lors du passage à la retraite pourrait très bien laisser place à un effet d'âge dans les années qui viennent. Les différences de choix modaux, en particulier, sont certainement appelées à s'expliquer de moins en moins par les générations et de plus en plus par l'âge, du fait de la stabilisation à terme du nombre de personnes possédant le permis de conduire.

Les motivations des déplacements suivent massivement, contrairement aux choix modaux, un effet de l'âge. C'est en particulier vrai pour les déplacements dont le motif est un achat, première motivation de sortie du domicile pour les retraités en 1982 comme en 1994. Les évolutions de ces motifs de déplacements montrent que les personnes âgées sont de plus en plus motivées par des sorties du domicile dont le but serait les loisirs ou encore les promenades.

Cette évolution, si elle se poursuit, pourrait conduire les futures générations de personnes âgées à consacrer moins de temps aux achats, ce phénomène pouvant même être soutenu par le développement de services de proximité visant à faciliter en particulier leur approvisionnement alimentaire.

Enjeux et tendances pour les populations âgées

Ces changements amènent à considérer l'hypothèse selon laquelle la mobilité locale des personnes âgées aura tendance à diminuer en intensité et donc en nombre de déplacements alors même que les plus âgés sont aujourd'hui déjà parmi les moins mobiles. La prolongation des tendances observées au cours des deux dernières décennies montre certes la stabilité de cet indicateur, mais il subsiste un certain nombre d'interrogations sur les modes de vie futurs des personnes âgées. C'est le cas des oppositions entre les tendances maintien à domicile et institutionnalisation. Les incertitudes qui pèsent sur les choix politiques de demain en cette matière amèneront forcément un renouvellement des interrogations que l'on peut avoir sur la nature de la mobilité des retraités, en parallèle avec le développement des services de proximité.

Ce sont certainement ces incertitudes qui nous amènent aujourd'hui à formuler des scénarios prospectifs qui n'ont pas provoqué de rupture profonde lorsqu'ils ont été évalués par des experts de différents domaines. Construits à partir de l'élaboration de sous scénarios rendant compte des différentes tendances actuelles, qui peuvent éventuellement connaître des retournements significatifs, les quatre scénarios prospectifs sur la mobilité locale des personnes âgées que propose le Crédoc reposent sur un ensemble d'hypothèses qui ont été évaluées au cours de l'ultime phase de notre recherche.

Les quatre scénarios prospectifs du Crédoc sur la mobilité locale des personnes âgées

Motorisation en périurbain	des retraités plutôt en bonne santé qui gardent l'usage de leur automobile en font une utilisation fréquente pour tous leurs déplacements, dans le prolongement des comportements actuels des familles périurbaines ou de banlieues peu denses
Senior citadin entrepreneur	des personnes fortement impliquées dans des activités extérieures, associatives, culturelles ou de loisir, donnent l'image d'un jeune retraité très actif, plutôt en centre ville, et qui sait faire appel volontairement à certains services de proximité pour s'affranchir de tâches domestiques qu'il juge peu gratifiantes (comme l'approvisionnement alimentaire)
Senior citadin domestique	des personnes âgées souvent moins favorisées du point de vue de leur santé pourront de la même manière que « l'entrepreneur » chercher à privilégier leur confort de vie à domicile ou en institution, en faisant appel à des services de proximité visant à limiter leur mobilité
Mobilité volontairement très locale	parfois suite à un déménagement, des personnes âgées souvent situées en milieu rural et en petites villes s'attachent à privilégier leur cadre de vie en reconsidérant le champ de leurs activités au moment de la retraite, ce qui les mène le plus souvent à une mobilité volontairement très locale (promenade à pied...)

Source : Prospective de la mobilité locale des personnes âgées, PIR Villes, Prédit, Crédoc, 1997

Approche prospective par entretiens avec des experts

L'ensemble des experts consultés se sont accordés pour affirmer qu'aucun de ces quatre scénarios n'a pour vocation de supplanter les trois autres. Il n'y a pas eu non plus de hiérarchie proposée entre ces scénarios. En fait, chacun repose sur des hypothèses de poursuite de certaines tendances des attitudes des Français, mais aussi des choix politiques qui sont faits. Ils peuvent coexister parallèlement ou constituer des étapes dans les trajectoires individuelles des personnes âgées.

Les hypothèses qui gouvernent cette construction des futurs possibles de la mobilité locale des personnes âgées ont été discutées grâce aux entretiens qualitatifs réalisés avec des experts de différentes disciplines (gérontologie, transports, urbanisme, sociologie, économie, géographie, prospective...). C'est par cette approche pluridisciplinaire que nous pouvons conclure cette recherche prospective sur quelques points fondamentaux.

Les grandes problématiques

① Phénomènes d'ordre psychologiques

Il doit en particulier être souligné combien le déterminisme représenté par les effets sociaux de changements d'attitudes et de comportements liés aux générations doit être relativisé au regard de déterminismes psychologiques liés de l'âge certainement appelés à évoluer mais non à disparaître. Ainsi en est-il des phénomènes d'appréhensions qui freinent sensiblement la mobilité locale des personnes âgées. Une réflexion d'ensemble sur les effets des peurs et des moyens mis en œuvre pour rassurer sur les choix de déplacements a un impact fort sur les hypothèses que l'on peut produire.

Les principales évolutions que l'on peut en attendre résident principalement dans la maîtrise que certains environnements peuvent apporter à ces phénomènes (par exemple, combattre l'appréhension des transports en commun par une sécurisation à laquelle les personnes âgées seraient sensibles), et dans les limites d'âges auxquels ces appréhensions ont un poids important dans l'explication des comportements. Les scénarios privilégient l'appel aux services et à la présence humaine dans l'univers des transports individuels ou collectifs sont particulièrement adaptés à ce contexte. La mobilité locale et la qualité de vie des personnes âgées en milieu urbain dépendra fortement de l'amélioration et de l'accessibilité des transports collectifs. Le poids relatif du scénario « senior citadin entrepreneur » dépendra sans doute de cette qualité de l'offre de transports.

② La qualité de vie privilégiée

On ne doit pas non plus sous-estimer l'importance des schémas de rationnement qui gouvernent encore les retraités d'aujourd'hui. Ceux-ci favorisent fortement encore l'émergence d'une rationalité économique et comportementale et pourraient laisser la place, par effet de génération, à une recherche plus forte de la qualité de vie que peut offrir la retraite. Des scénarios privilégiant la vie à proximité ou en centre ville ou dans des agglomération de taille variable mais porteuses d'attractivité seraient alors les plus réalisables.

③ La mobilité au service des personnes âgées

Enfin, même si cette recherche a porté sur la mobilité locale des personnes âgées, il est fructueux de s'intéresser à la mobilité qu'elles engendrent, par leur demande de services à domicile ou en institution. A ce titre, nous avons pu parler de socialisation de la mobilité locale. Un scénario prospectif cohérent avec la réalité d'aujourd'hui peut en effet nous amener à privilégier l'hypothèse d'une stagnation, sinon d'une baisse de la mobilité des personnes âgées. Pour autant, leur demande sociale de services serait plutôt croissante, ce qui signifie que l'impact macro-économique du vieillissement de la population française sur le secteur des transports, loin d'être négatif, serait au contraire positif par croissance de la mobilité locale des actifs au service des personnes âgées elles-mêmes.

④ Des inégalités pourraient se maintenir

Les scénarios globalement assez optimistes pour la qualité de la mobilité locale des personnes âgées ne doivent pas masquer la probable rémanence de situations difficiles liées à l'isolement, notamment en milieu rural très peu dense ou au cumul de la dépendance et de faibles revenus.

L'abaissement possible du niveau de vie de certains retraités qu'entraînerait la crise du financement des systèmes de retraite n'apparaît toutefois pas suffisamment lourd pour justifier un retour massif à ces schémas de rationnement.

Sommaire

LES PERSONNES AGÉES : DÉFINITIONS ET ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES 1

Champs de la recherche 3

Le poids croissant des personnes âgées dans la société française 4
Définition du groupe des personnes âgées 4
Projections de la population française 5

Évolution des modes de transport et champ de la mobilité locale 8

Spécificité de la population âgée vis-à-vis de la mobilité locale 11

Évolution du niveau de vie des personnes âgées 16

Principales problématiques prospectives 17

Facteurs micro-économiques 18

Facteurs macro-économiques 20
Espace et aménagement du territoire 20
Innovations technologiques et transports 21
La possible prise de conscience écologique face aux problèmes de déplacements urbains 21
L'influence des télécommunications 22

LA MOBILITÉ LIÉE À L'APPROVISIONNEMENT ALIMENTAIRE 25

Introduction 27

Données générales sur la fréquentation des magasins 31

Fréquence d'approvisionnement dans les différentes formes de commerces 32

Synthèse des fréquences d'approvisionnement 40

Les raisons déclarées pour privilégier les différentes formes de commerce 43
Cadre d'analyse 43
Analyse par types de commerces 45
Synthèse de la hiérarchie des motivations 50
Typologie des formes de commerces et des motivations 52

Diversification des modes d'approvisionnement 54

Le temps consacré aux courses 58

Les arbitrages des ménagères 60

Liaison entre commerces et modes de transport 65

Analyse générale des modes de transports utilisés 66

Typologie des modes de déplacement 72

Analyse par type de magasin 75

Le marché ... 77
Les épicerie et supérette ... 79
Le supermarché ... 81
L'hypermarché ... 83
La surface de vente « discount » ... 85
Les magasins de surgelés ... 87

Modélisation du mode de transport principalement utilisé pour les courses ... 89

Objectifs et méthodes ... 90

Résultats généraux ... 92

Modélisation de la marche à pied ... 93
Effet de l'agglomération ... 93
Effet de l'âge ... 93
Effet de la catégorie socioprofessionnelle ... 94
Effet des variables de comportements ... 95

Modélisation de l'utilisation de la voiture ... 97
Effet de l'agglomération ... 97
Effet de l'âge ... 97
Effet de la catégorie socioprofessionnelle ... 98
Effet des variables de comportements ... 98

Synthèse des déterminants de l'arbitrage entre marche à pied et automobile ... 100

Le passage du seuil des 60 ans ... 103

Contexte d'étude ... 104

Vieillissement et fréquentation des différents types de commerces ... 106
Commerces pour lesquels le seuil des 60 a une influence forte ... 108
Commerces pour lesquels le seuil des 60 ans a une influence faible ... 108

Vieillissement et mode de transport principalement utilisé pour les courses ... 110

Conclusions sur l'approvisionnement alimentaire ... 113

Annexe : Extraits des questionnaires des enquêtes CRÉDOC 1988 et 1995 ... 117

CYCLE DE VIE ET MODÉLISATION DE LA MOBILITÉ LOCALE EN SEMAINE ... 127

Introduction et définition du champ ... 129

Étude des déterminants des déplacements locaux en semaine ... 131

Déterminants principaux de la mobilité locale ... 132
Influence de la perte d'automonomie ... 132
Influence de l'âge ... 135

Déterminants secondaires de la mobilité locale ... 137

Détails des effets de l'âge dans la mobilité locale ... 139
Le nombre de déplacements selon l'âge ... 139
Liaison entre les choix modaux et l'âge des individus ... 143
Évolutions des motifs de déplacements locaux en fonction de l'âge ... 146
Liaison entre modes de transport et motifs des déplacements locaux en semaine ... 152

Analyse des effets âges – cohortes ... 159

Contexte et spécification d'un modèle d'estimation d'un effet de cohorte ... 160

Approche descriptive de la visualisation des effets 162
Description des choix modaux selon la génération 162
Description des motifs de déplacements selon la génération 165

Modélisation et visualisation des effets d'âge et de génération 168
Cadre préalable à une modélisation pour la mise en évidence d'effets d'âge et de génération 168
Modélisation des effets d'âges – cohortes dans les choix modaux 169
Modélisation des effets d'âges – cohortes selon les motifs de déplacements 173

Conclusions sur la mobilité générale 179

SCÉNARIOS PROSPECTIFS ET ENTRETIENS 183

Prospective 185

Préparation des scénarios prospectifs 186
Le contexte socio-démographique 186
Les motivations et comportements des seniors 188
Les évolutions urbaines et les transports collectifs ou individuels 189

Les quatre scénarios proposés par le Crédoc 191
Scénario « motorisation en périurbain » 191
Scénario « senior citadin entrepreneur » 192
Scénario « senior citadin domestique » 192
Scénario « cadre de vie et mobilité restreinte » 192

Synthèse de l'évaluation de l'étude par des experts 195

La définition de la population des personnes âgées 196
Prise en compte d'étapes dans le cycle de vie 196
Les ménages âgés de demain : couples ou personnes seules ? 199
La dépendance et ses implications 201

Les interrogations sur le revenu futur des personnes âgées 205
L'état des lieux 205
Les incertitudes 207
L'hypothèse de stabilité dans les prochaines années 209

Les enjeux pour la consommation 212
Caractéristiques de la demande des personnes âgées 212
Arbitrages consommation – épargne 214
Approvisionnement à distance ou aide au transport des courses ? 214

Les personnes âgées dans leur environnement 218
La question de la localisation géographique des personnes âgées 218
Milieux de vie et mobilité 221
L'adaptation de la ville aux personnes âgées 222
La mobilité comme vecteur de sociabilité 224

Les effets des services à domicile 227
L'état de la demande de services à domicile 227
L'adaptation aux technologies 229
Les personnes âgées comme génératrices de la mobilité des autres 231

SYNTHÈSE GÉNÉRALE 233

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE 243

Sommaire des tableaux

Tableau 1. Évolution globale de la mobilité locale en semaine 8
Tableau 2. Taux de détention du permis de conduire par âge et sexe 10
Tableau 3. Perception des conditions de logement selon l'âge 11
Tableau 4. Les sorties des personnes âgées 12
Tableau 5. Participation religieuse des personnes âgées 13
Tableau 6. Consommation médicale des personnes âgées 14
Tableau 7. Fréquentation du marché 33
Tableau 8. Fréquentation des épicerie et supérette 34
Tableau 9. Fréquentation du supermarché 35
Tableau 10. Fréquentation de l'hypermarché 36
Tableau 11. Fréquentation des surfaces de vente "discount" 37
Tableau 12. Fréquentation des magasins spécialisés en surgelés 38
Tableau 13. Utilisation de la livraison à domicile 39
Tableau 14. Échelle d'équivalence entre les fréquences de l'enquête et une fréquence hebdomadaire 40
Tableau 15. Nombre hebdomadaire d'approvisionnements selon l'âge 41
Tableau 16. Nombre hebdomadaire d'approvisionnements selon la génération 42
Tableau 17. Liste des « raisons de fréquentation » des commerces dans les enquêtes CAF 88 et 95 44
Tableau 18. Principales motivations pour aller au marché 45
Tableau 19. Principales motivations pour aller en épicerie ou supérette 46
Tableau 20. Principales motivations pour aller au supermarché 47
Tableau 21. Principales motivations pour aller à l'hypermarché 48
Tableau 22. Principales motivations pour aller en surface discount 49
Tableau 23. Principales motivations pour aller en magasin spécialisé de surgelés 50
Tableau 24. Synthèse des motivations de fréquentation des différents types de commerces 51
Tableau 25. Récapitulation des fréquences d'approvisionnement 54
Tableau 26. Distribution du nombre de magasins fréquentés 55
Tableau 27. Évolution du nombre de commerces utilisés par tranche d'âge du chef de ménage 55
Tableau 28. Évolution du nombre de commerces utilisés par génération du chef de ménage 56
Tableau 29. Temps hebdomadaire consacré aux courses selon l'âge du chef de ménage 58
Tableau 30. Temps hebdomadaire consacré aux courses selon la génération du chef de ménage 59
Tableau 31. Corrélations entre les variables déterminant les approvisionnements alimentaires 61
Tableau 32. Résultats des modèles d'arbitrage en 1988 et 1995 62

Tableau 33. Résidus du modèle d'arbitrage en fonction de l'âge 63
Tableau 34. Résidus du modèle d'arbitrage en fonction de l'utilisation de la voiture 64
Tableau 35. Utilisation de la voiture et fréquence d'approvisionnement 66
Tableau 36. Utilisation majoritaire de la voiture et fréquence d'approvisionnement 68
Tableau 37. Taux de pratique des différents modes de transports 69
Tableau 38. Les modes de transports dominants 70
Tableau 39. Modes de transport pour aller au marché 76
Tableau 40. Modes de transport pour aller aux épiceries ou supérettes 78
Tableau 41. Modes de transport pour aller au supermarché 80
Tableau 42. Modes de transport pour aller à l'hypermarché 82
Tableau 43. Modes de transport pour aller dans une surface de vente "discount" 84
Tableau 44. Modes de transport pour aller dans un magasin de surgelés 86
Tableau 45. Variables socio-démographiques explicatives de la modélisation 90
Tableau 46. Variables comportementales explicatives de la modélisation 91
Tableau 47. Effet de l'agglomération sur la pratique de la marche à pied 93
Tableau 48. Effet de l'âge sur la pratique de la marche à pied 94
Tableau 49. Effet de la catégorie socioprofessionnelle sur la pratique de la marche à pied 95
Tableau 50. Effet des variables de comportements sur la pratique de la marche à pied 96
Tableau 51. Effet de l'agglomération sur l'utilisation de la voiture 97
Tableau 52. Effet de l'âge sur l'utilisation de la voiture 98
Tableau 53. Effet de la catégorie socioprofessionnelle sur l'utilisation de la voiture 98
Tableau 54. Effet des variables de comportements sur l'utilisation de la voiture 99
Tableau 55. Déterminants de l'arbitrage entre marche à pied et automobile en 1988 101
Tableau 56. Déterminants de l'arbitrage entre marche à pied et automobile en 1995 102
Tableau 57. Structure de la population des ménages de plus de 53 ans dans les enquêtes de 1988 et 1995 105
Tableau 58. Évolution de la fréquentation des commerces 106
Tableau 59. Usage des transports en commun ou d'un vélo par les personnes âgées 110
Tableau 60. Arbitrages entre marche à pied et automobile entre 1988 et 1995 111
Tableau 61. Fréquence d'une gêne dans les déplacements chez les personnes âgées 133
Tableau 62. Déplacements locaux en semaine et perte d'autonomie 134
Tableau 63. Déplacements locaux en semaine et âge 135
Tableau 64. Déplacements locaux en semaine et statut professionnel 136
Tableau 65. Déplacements locaux en semaine et PCS 137
Tableau 66. Déplacements locaux en semaine et possession du permis de conduire 138
Tableau 67. Liaison entre des critères de sélection de la mobilité locale en semaine et le nombre de déplacements quotidiens 139
Tableau 68. Absence de sortie et sortie unique du domicile en semaine selon l'âge 142

Tableau 69. Modes de transport pour les déplacements locaux en semaine selon l'âge en 1982 143
Tableau 70. Modes de transport pour les déplacements locaux en semaine selon l'âge en 1994 144
Tableau 71. Motifs de déplacements locaux en semaine selon l'âge en 1982 147
Tableau 72. Motifs de déplacements locaux en semaine selon l'âge en 1994 147
Tableau 73. Proportion d'actifs par tranches d'âge autour de 60 ans 149
Tableau 74. Part des déplacements locaux en semaine effectués pour les courses selon l'âge et la fréquence de sortie du domicile 151
Tableau 75. Évolution des profils de choix modaux pour le motif« achats » des déplacements locaux en semaine 153
Tableau 76. Évolution des profils de choix modaux pour le motif« soins personnels » des déplacements locaux en semaine 153
Tableau 77. Évolution des profils de choix modaux pour le motif« démarche administrative » des déplacements locaux en semaine 154
Tableau 78. Évolution des profils de choix modaux pour le motif« loisirs » des déplacements locaux en semaine 155
Tableau 79. Évolution des profils de choix modaux pour le motif« sociabilité » des déplacements locaux en semaine 155
Tableau 80. Évolution des profils de choix modaux pour le motif« accompagnement » des déplacements locaux en semaine 156
Tableau 81. Évolution des profils de choix modaux pour le motif« autres motifs personnels » des déplacements locaux en semaine 156
Tableau 82. Choix modaux des déplacements locaux en semaine selon l'âge et la fréquence des sorties du domicile 157
Tableau 83. Mobilité locale en semaine des personnes âgées 235
Tableau 84. Les quatre scénarios prospectifs du Crédoc sur la mobilité locale des personnes âgées 239

Sommaire des illustrations

Figure 1. Projection de la structure de la population française par âge (hypothèse de fécondité basse) 6
Figure 2. Projection de la structure de la population française par âge (hypothèse de fécondité haute) 6
Figure 3. Typologie des motivations en 1988 et 1995 52
Figure 4. Typologie des modes de transport en 1988 et 1995 72
Figure 5. Liaison générale entre différents facteurs et le fait de se déplacer localement en semaine 132
Figure 6. Nombre de déplacements quotidiens locaux en semaine selon l'âge des individus 141
Figure 7. Répartition des modes de transports pour les déplacements locaux en semaine selon l'âge en 1982 et 1994 145
Figure 8. Répartition des motifs de déplacements locaux en semaine selon l'âge en 1994.....148
Figure 9. Répartition des motifs de déplacements locaux en semaine selon l'âge et le sexe en 1994.....150
Figure 10. Part des déplacements à pieds dans la mobilité locale selon la génération.....162
Figure 11. Part des déplacements en automobile en tant que conducteur dans la mobilité locale selon la génération 163
Figure 12. Part des déplacements en automobile en tant que passager dans la mobilité locale selon la génération 164
Figure 13. Part des déplacements en transports en commun dans la mobilité locale selon la génération....164
Figure 14. Part des déplacements pour les achats dans la mobilité locale selon la génération.....165
Figure 15. Part des déplacements pour les soins médicaux et personnels dans la mobilité locale selon la génération 166
Figure 16. Part des déplacements pour les loisirs dans la mobilité locale selon la génération 166
Figure 17. Part des déplacements pour les « autres motifs personnels » dans la mobilité locale selon la génération 167
Figure 18. Modélisation de la part des déplacements à pieds dans la mobilité locale selon la génération...170
Figure 19. Modélisation de la part des déplacements en voiture en tant que conducteur dans la mobilité locale selon la génération 171
Figure 20. Modélisation de la part des déplacements en voiture en tant que passager dans la mobilité locale selon la génération 172
Figure 21. Modélisation de la part des déplacements en transports en commun dans la mobilité locale selon la génération 173
Figure 22. Modélisation de la part des déplacements pour les achats dans la mobilité locale selon la génération 174
Figure 23. Modélisation de la part des déplacements pour les soins médicaux et personnels dans la mobilité locale selon la génération 175
Figure 24. Modélisation de la part des déplacements pour les accompagnements dans la mobilité locale selon la génération 175

Figure 25. Modélisation de la part des déplacements pour les loisirs dans la mobilité locale selon la génération 176

Figure 26. Modélisation de la part des déplacements pour les « autres motifs personnels » dans la mobilité locale selon la génération 176

Remerciements

Nous tenons à exprimer notre gratitude envers l'ensemble des personnes qui nous ont apporté leur soutien au cours de la réalisation de ce travail de recherche :

Francis Beaucire, qui nous a apporté son soutien dans la définition des objectifs de la recherche,

Jean-Loup Madre et Joëlle Maffre, qui ont évalué les publications intermédiaires et nous ont à ce titre apporté de nombreuses remarques constructives,

Jacques Theys, qui nous a orienté dans nos réflexions prospectives,

et l'ensemble des experts qui nous ont accordé du temps pour la phase d'évaluation prospective de la recherche : Catherine Courtet, Henriette Gardent, Jean-Michel Hourriez, Pierre Le Queau, Marie-Josée Loubière, René Poujol, Sylvie Renaut, Catherine Roy, Alain Rozenkier, Christophe Starzec et François Tonnellier.

LES PERSONNES AGÉES : DÉFINITIONS ET ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES

CHAMPS DE LA RECHERCHE

La recherche prospective sur la mobilité locale des personnes âgées telle qu'elle est envisagée par la présente étude implique d'aborder les thèmes suivants : la nature et l'évolution de l'approvisionnement alimentaire, les caractéristiques de l'accès aux services, les modes de transports et la mobilité qui découlent de ces besoins. La mobilité locale sera ici définie non directement par les distances parcourues, mais plutôt par le but des déplacements effectués par les personnes : l'approvisionnement alimentaire courant d'une part, l'accès aux services dans un périmètre restreint d'autre part.

Les données étudiées doivent permettre d'obtenir une vision dynamique de ces thèmes. A chaque fois qu'il était possible de le faire, on a donc pris en compte plusieurs dates d'observation : enquêtes ménages « Comportements alimentaires » en 1988 et 1995 du CRÉDOC, enquêtes individuelles « Transports » en 1982 et 1994 de l'Insee.

Cette recherche doit aussi prendre en compte des problématiques touchant, premièrement la caractérisation du groupe des personnes âgées dans la population, autant par la description de leurs comportements spécifiques que par les différences observées entre ce groupe et le reste de la population, deuxièmement l'évolution globale des modes de transport, là aussi en observant les différences qui touchent les personnes âgées.

Ce sont ces deux thèmes que nous abordons en préalable aux travaux de recherche qui constituent notre objectif proprement dit.

Le poids croissant des personnes âgées dans la société française

Définition du groupe des personnes âgées

Comme le notent les auteurs du dossier *Contours et caractères* de l'Insee (1990) consacré aux « personnes âgées », pour être d'usage courant, cette expression ne correspond à aucune définition précise et unanimement acceptée.

Le problème principal réside dans la définition du seuil d'âge à partir duquel une personne doit être considérée comme faisant partie du groupe des personnes âgées : âges définis plus ou moins arbitrairement, par exemple 60 ou 65 ans, ou bien âge de la sortie de la vie active forment les deux critères-types d'analyse. Ces critères sont certes objectifs mais ils ne permettent pas de prendre en compte les facteurs d'hétérogénéité croissante de la population âgée. Par exemple, un tel facteur est représenté par l'extension progressive de la dépendance ou de l'affaiblissement physique qui touche un nombre de plus en plus important de personnes à mesure qu'avance le vieillissement, parallèlement à une amélioration globale des conditions de santé pour le groupe émergent des « jeunes retraités ».

D'une manière générale, notre approche privilégie le choix d'un seuil d'âge : 65 ans, seuil qui permet de mettre en évidence des différences de comportements statistiquement significatives. Du point de vue de l'activité des individus, le seuil des 65 ans permet de définir une population âgée homogène, les neuf dixièmes d'entre elle étant en retraite.

Toutefois, le seuil des 60 ans sera aussi utilisé, en particulier parce qu'il donne la possibilité d'obtenir des analyses longitudinales robustes sur les données du Crédoc, tout en correspondant à un seuil où la population masculine active représente moins de la moitié de la classe d'âge dans les enquêtes considérées ici : 42,7% d'actifs à 60 ans, proportion qui diminue ensuite très rapidement pour atteindre 13,6% à 64 ans (Enquête emploi, Insee 1989). De plus, le seuil des 60 ans devrait voir son importance s'accroître dans le temps du fait de la généralisation de l'entrée en retraite à cet âge, ce qui constitue un facteur d'homogénéisation des populations âgées.

On ne peut enfin abstraire une quelconque tentative de définition du champ représenté par la population des personnes âgées sans tenir compte des projections démographiques connues, données

qui participent pleinement à la définition d'un groupe de la population française (et européenne...) en pleine expansion.

Ainsi, l'accroissement du nombre des personnes âgées et de leur poids économique dans la société posera sans aucun doute des problèmes spécifiques dans les années à venir dont toute démarche prospective doit tenir compte.

Projections de la population française

En 1990, l'Insee recensait 1,3 millions de foyers dont la personne de référence avait plus de 80 ans, soit 6% de l'ensemble des ménages. Selon les projections les plus récentes, cette proportion pourrait croître jusqu'à 8 ou 9% des foyers à l'horizon 2010, soit un effectif supérieur à 2 millions de ménages.

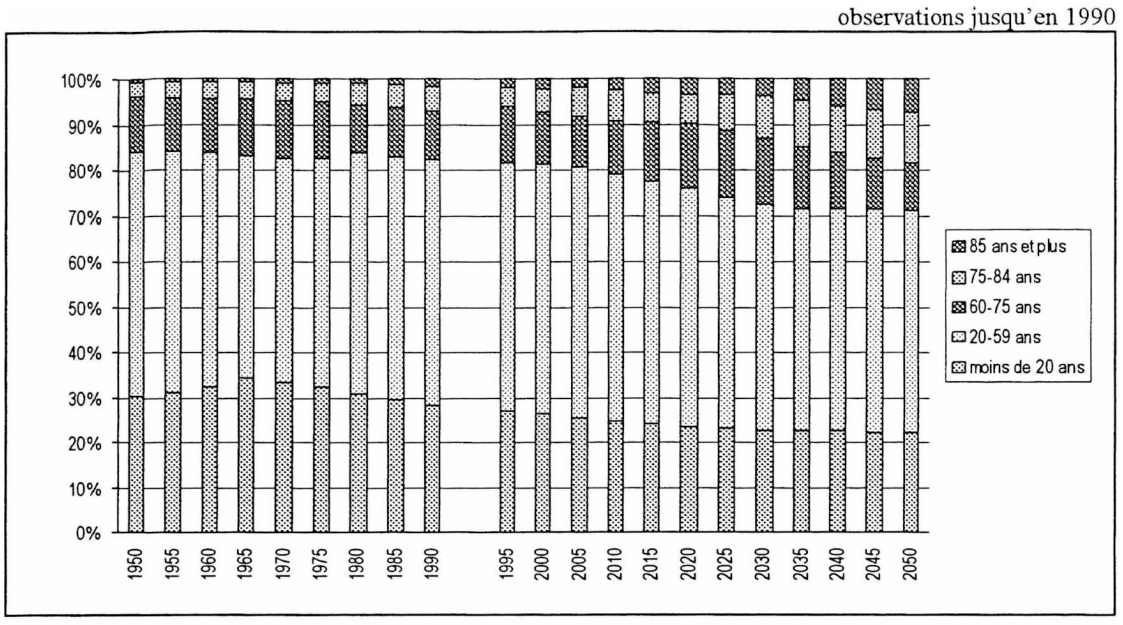
Les projections démographiques s'accordent en effet pour accréditer l'idée d'une augmentation générale de la durée de vie et du poids des personnes âgées dans la population.

Dans cette partie, nous en rappelons les principaux résultats établis par l'Insee et l'Ined, en tenant compte de deux scénarios retenus sur l'évolution de la fécondité.

Quel que soit le scénario considéré, les projections de la population française jusqu'au milieu du prochain siècle aboutissent au même résultat, c'est-à-dire un inexorable vieillissement de la population. En effectifs, la croissance du nombre de personnes âgées de plus de 60 ans sera modérée jusqu'en 2005 puis, avec l'arrivée des générations du baby-boom à cet âge, beaucoup plus soutenue jusqu'en 2035. Cette homogénéité des résultats des projections quel que soit le scénario s'explique par le fait que les deux principales hypothèses reposent uniquement sur une variation de la descendance finale des femmes et non sur le taux de mortalité et l'espérance de vie (considérée, elle, devoir s'améliorer régulièrement dans le prolongement des tendances observées sur la période 1970-1990).

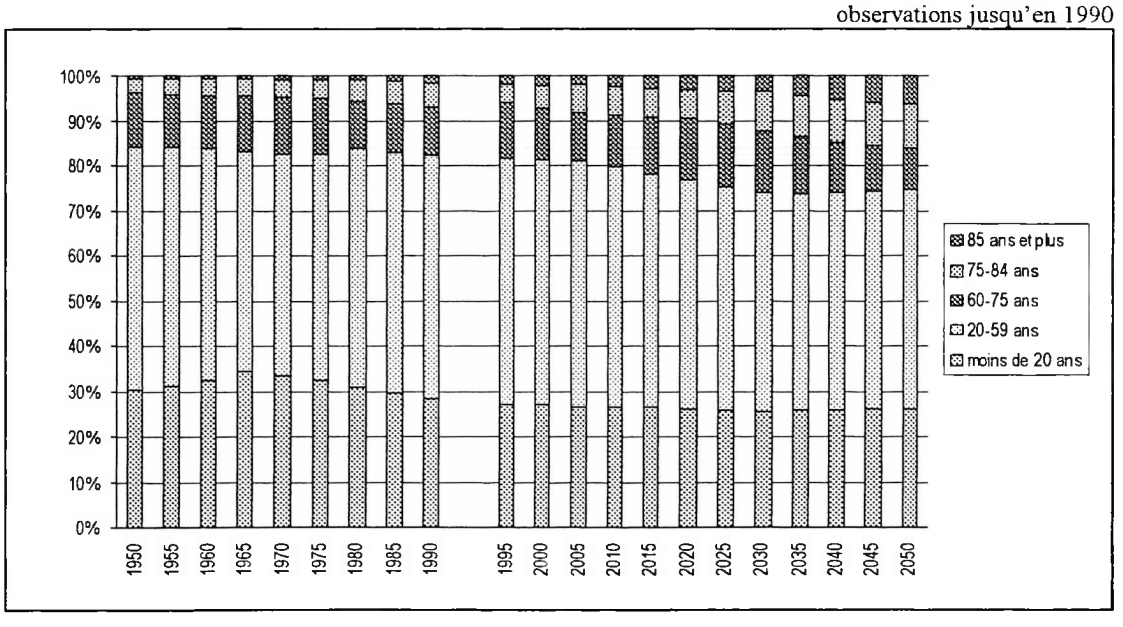
En revanche, la part que représenteront les plus de 60 ans dans la population totale varie sensiblement selon l'hypothèse retenue : elle s'élève à 19% au recensement de 1990 et pourrait atteindre en 2050 33,7% si la fécondité est basse (descendance finale se stabilisant à 1,8 enfants), 29,8% si la fécondité est plus élevée (2,1 enfants).

Figure 1. ***Projection de la structure de la population française par âge (hypothèse de fécondité basse)***



Source : Insee, 1993

Figure 2. ***Projection de la structure de la population française par âge (hypothèse de fécondité haute)***



Source : Insee, 1993

En tout état de cause, ce sont les personnes les plus âgées dont la proportion va augmenter le plus fortement dans les décennies à venir, c'est-à-dire les femmes âgées isolées, étant donné que l'on peut toujours considérer comme valide les inégalités d'espérance de vie selon le sexe.

C'est surtout à l'horizon 2015 que des différences sensibles apparaissent quant au poids des personnes âgées dans la société selon l'hypothèse de fécondité que l'on retient.

Évolution des modes de transport et champ de la mobilité locale

L'étude des modes de transport et de leur évolution au cours des deux dernières décennies semble, en premier lieu, celle de la diffusion de l'automobile et de ses utilisations, en concurrence ou en complément avec les autres moyens de transports : transports collectifs urbains ou interurbains, véhicules à deux roues, mais aussi marche à pied.

Si l'Insee titre déjà en 1983 : *L'automobile, un bien banalisé* (Choquet -1983), on constate qu'entre le début des années quatre-vingt et le milieu des années quatre-vingt-dix, la proportion des déplacements totaux effectués en voiture croît considérablement. Même s'il a fallu attendre le début des années quatre-vingt pour voir la possession d'une automobile se généraliser, ce n'est que plus tard que l'on peut donc mesurer un effet sensible de cette propriété sur un changement des comportements.

Les données des enquêtes transports de l'Insee montrent ainsi (Madre, Maffre -1995), pour l'ensemble de la mobilité locale, une croissance significative de la proportion des déplacements qui sont effectués en voiture.

Tableau 1. Évolution globale de la mobilité locale en semaine

en %

Modes de déplacements	1982	1994
marche à pied	34,1	23,3
deux-roues	8,7	4,2
véhicules à 4 roues	48,7	63,5
transports en commun	8,5	9,0
ensemble	*100,0*	*100,0*

Source : Insee-Inrets, Enquêtes Transports 1982 et 1994

Champ : les déplacements pris en compte sont effectués dans un rayon de 80 km autour du domicile, en jour de semaine, quel qu'en soit le motif.

De même, l'analyse des enquêtes du Crédoc sur les comportements alimentaires montre le poids croissant des déplacements effectués en automobile pour l'approvisionnement entre 1988 et 1995.

Les déplacements qui sont effectués se partagent selon un certain nombre de motivations : les déplacements pour faire les courses, les trajets domicile-lieu de travail, les autres déplacements à caractère professionnel, visites à des proches (famille ou amis), les promenades et les vacances. Il est aussi important d'y ajouter les déplacements liés à l'accès aux services : accompagnement des enfants à l'école, démarches administratives, sorties culturelles, activités sportives ou associatives, accès aux soins médicaux. La recherche sur la mobilité locale repose donc forcément sur la compréhension de la nature de ces déplacements, c'est-à-dire leur fréquence et le moyen de transport utilisé pour chacun d'entre eux. D'autres caractéristiques des déplacements peuvent être prises en compte, tel que le temps passé en trajets ou les distances parcourues.

Un facteur important d'explication de la mobilité locale, surtout dans une approche prospective, réside dans le cadre de vie : urbains et ruraux n'ont pas le même type de mobilité, et tous les urbains n'ont pas le même mode de vie. Les « fonctions urbaines », thème traditionnel de recherches sur la géographie des villes, varient, y compris dans le temps, et influencent donc la nature de la mobilité locale (Bekhouche -1994). Ville commerciale, administrative ou culturelle, tout le monde n'y accède pas avec la même facilité et n'habite pas à la même distance de ces centres. Ceci est d'autant plus important qu'il existe encore aujourd'hui un phénomène de péri-urbanisation qui touche, en particulier, les personnes âgées.

L'étude des données des enquêtes « Transports » de l'Insee permettra de tenir compte de la variété des problèmes posés par la recherche sur la mobilité locale, en particulier en donnant la possibilité de repérer les caractéristiques des choix modaux par motifs de déplacements.

Une telle recherche ne peut en effet s'abstraire d'identifier les facteurs de variation des choix modaux, ceux-ci ne dépendant pas seulement des habitudes et autres facteurs socio-démographiques des individus, mais aussi de l'adaptation des modes de transport aux motifs des déplacements.

L'étude des choix modaux des populations âgées doit enfin prendre en compte la disparition de certaines inégalités entre générations qui vont influer de manière décisive sur les comportements de déplacements et leurs évolutions. Ainsi, les différences de taux de possession du permis de conduire qui, traditionnellement, jouaient en défaveur des plus âgés et des femmes, vont avoir tendance à s'estomper par le jeu du renouvellement des générations.

Tableau 2. Taux de détention du permis de conduire par âge et sexe

en %

	1982	1994
Femmes	**47**	**64**
18-29 ans	58	67
30-44 ans	71	82
45-59 ans	44	74
60-74 ans	21	44
75 ans et plus	11	23
Hommes	**80**	**88**
18-29 ans	76	80
30-44 ans	91	94
45-59 ans	85	93
60-74 ans	67	87
75 ans et plus	54	70
Ensemble	**63**	**75**

Source : Insee-Inrets, Enquêtes Transports 1982 et 1994

Conjuguée à ce phénomène et aussi à l'augmentation tendancielle du niveau de vie des seniors (principalement du fait de l'entrée en retraite de ménages bi-actifs), l'amélioration générale des conditions de santé pourrait modérer l'effet de « démotorisation » que l'on observe habituellement après l'âge de 60 ans, c'est-à-dire la baisse, pour une même génération, du taux d'équipement automobile.

La possibilité d'utiliser une automobile n'est pas le seul élément de compréhension des choix modaux des personnes âgées. Cette catégorie de population constitue ainsi l'une des cibles traditionnelles des transports collectifs urbains (Racaud -1995). L'étude de l'offre de transports collectifs locaux et de son adaptation aux besoins des personnes âgées est donc décisive.

Spécificité de la population âgée vis-à-vis de la mobilité locale

La mobilité locale des personnes âgées pose des questions particulières. Cette population n'effectue plus, en principe, de trajets « domicile – lieu de travail », et se caractérise par une demande de services spécifiques : accès aux soins médicaux plus fréquents, recherche d'un approvisionnement alimentaire plutôt proche du domicile. Cette population est aussi la cible privilégiée de certaines offres de services à domicile, que ce soit dans le domaine médical ou alimentaire (livraison à domicile), qui représentent autant d'occasions d'éviter un déplacement et, par conséquent, de réduire la mobilité locale. Globalement, les déplacements quotidiens sont un peu moins nombreux chez les populations âgées et se font plus souvent à pied.

La mobilité locale des personnes âgées est certainement influencée par la perception qu'elles ont de leur cadre de vie, pensant plus souvent que la moyenne que leur logement est « trop loin du centre », c'est-à-dire, quel que soit le type d'habitat, trop éloigné des services dits de proximité. Ce jugement – subjectif – joue en interaction avec la mobilité, par des arbitrages défavorables à la multiplication des déplacements des personnes âgées, celles-ci considérant tout déplacement supplémentaire sous l'angle d'une certaine pénibilité induite non seulement par leur état de santé mais aussi par des distances à parcourir considérées comme trop longues.

Tableau 3. Perception des conditions de logement selon l'âge

en %

	60-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	tous âges
trop loin du centre	16,3	19,0	20,8	15,2

Source : Insee, Enquête logement, 1988

D'autres facteurs permettent d'illustrer la baisse tendancielle de la mobilité avec le vieillissement, à commencer par la chute des activités en dehors du domicile, en particulier les activités culturelles. L'enquête « Loisirs » de l'Insee en 1987-88 permettait de rendre compte de ces disparités de situation des personnes âgées par rapport au reste de la population. D'une part, on met en évidence une sociabilité différente (c'est-à-dire que les personnes âgées ont tendance à recevoir plus souvent que la moyenne chez elles, mais sont nettement moins souvent invitées) et un faible nombre de sorties culturelles ou, par exemple, en café ou restaurant.

Tableau 4. Les sorties des personnes âgées

en %

	60-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	tous âges
Fréquentation du cinéma				
- n'y est jamais allé.....	17,9	22,8	24,4	11,9
- y est allé mais n'y va plus....	39,6	38,0	51,4	23,1
- moins de deux fois par an....	20,4	20,7	14,9	20,1
- au moins deux fois par an....	22,1	18,4	9,3	44,8
Fréquentation du théâtre				
- n'y est jamais allé.....	48,3	46,3	49,5	55,0
- y est allé mais n'y va plus....	17,0	26,8	33,4	18,1
- au moins deux fois par an....	24,7	26,9	17,1	26,8
Fréquentation des cafés				
- jamais	54,6	56,7	71,9	39,0
- moins d'une fois par mois ...	21,4	24,6	15,7	24,6
- au moins une fois par mois..	24,0	18,7	12,4	36,4

Source : Insee, Enquête Loisirs, 1987-88

A l'ensemble de ces pratiques qui permettent aux personnes âgées de déclarer des occasions de sorties disparues, à travers le comportement spécifique « y est allé mais n'y va plus », on peut encore ajouter un certain nombre de facteurs explicatifs de la baisse de leur mobilité, par exemple la disparition progressive de toute activité sportive ou bien la diminution de la pratique associative.

La participation associative prend toutefois un nouveau visage avec la vieillesse, les associations de troisième âge prenant le dessus quel que soit le sexe des individus, ainsi que les associations d'anciens combattants pour les hommes. Dans ce dernier cas, l'évolution de l'histoire militaire devrait néanmoins conduire à une baisse significative des sorties motivées par l'adhésion à des associations d'anciens combattants, les contingents de soldats survivants des deux guerres mondiales qui ont formé l'essentiel de ces associations étant appelés à s'éteindre.

La pratique religieuse est un autre facteur d'augmentation de la mobilité locale des personnes âgées. Ainsi, 21% des 60 ans et plus se déclarent pratiquants réguliers d'une religion et 26% pratiquants occasionnels (contre respectivement 10% et 23% des moins de 60 ans). L'impact de ces pratiques reste cependant faible, comme le montre le tableau suivant, et devrait de plus se réduire dans les

prochaines décennies par renouvellement des générations (sauf si le vingt-et-unième siècle est aussi religieux qu'annoncé par d'aucun et si un effet d'âge l'emporte finalement sur les effets de génération dans l'explication de la pratique religieuse), les plus jeunes d'aujourd'hui manifestant un intérêt moindre pour la pratique religieuse.

Tableau 5. Participation religieuse des personnes âgées

en %

	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	tous âges
hommes	10,4	11,1	9,0	5,8
femmes	18,7	26,6	14,8	10,3
ensemble	*14,7*	*18,8*	*12,7*	*8,0*

Source : Insee, Enquête Emploi du temps, 1986

La pratique religieuse touche une partie plus féminine de la population, tous âges confondus, mais de plus en plus féminine à mesure que l'on considère des populations plus âgées (il n'y a pas de différence entre hommes de femmes de moins de 25 ans, et seulement 3 points d'écart pour les 25-54 ans). La participation religieuse peut aussi jouer positivement sur la mobilité à travers les associations confessionnelles qui touchent principalement les femmes âgées mais, là encore, la population concernée reste faible en effectif.

La spécificité de la mobilité locale des personnes âgées s'explique donc par les différences de besoins et de pratiques des populations concernées. Si les facteurs d'ordre essentiellement culturels qui viennent d'être détaillés contribuent évidemment à l'illustration des phénomènes mis en oeuvre, le facteur représenté par l'évolution des conditions de santé garde néanmoins un rôle prédominant. Non seulement le vieillissement entraîne une limitation souvent forte de la mobilité, du fait de la pénibilité croissante des déplacements, mais en plus il entraîne un changement de la structure des déplacements des personnes dû à l'évolution de leur consommation médicale. Le nombre de séances de praticiens est significativement plus élevés chez les personnes âgées.

Tableau 6. Consommation médicale des personnes âgées

nombre de séances par individu et par an

	60-69 ans		70-79 ans		80 ans et plus		tous âges	
	1981	1991	1981	1991	1981	1991	1981	1991
hommes	19,13	19,10	23,70	28,85	17,46	50,44	10,89	12,40
femmes	20,43	27,64	23,67	25,54	26,72	46,84	14,53	17,70

Source : Insee, Enquêtes Santé, 1981 et 1991

La dynamique de l'évolution des dépenses de santé des personnes âgées est particulièrement forte par rapport à celle de l'ensemble de la population, et d'autant plus chez les plus de 80 ans : le nombre de séances a pratiquement triplé chez les hommes et doublé chez les femmes en dix ans. La croissance effective de la population du « quatrième âge » est donc appelée à engendrer de nombreux déplacements liés aux soins médicaux.

Certains éléments doivent toutefois être pris en compte : d'une part, le recours plus fréquent à la médecine consiste aussi à provoquer plus souvent une visite à domicile, d'autre part l'apparition d'une limitation de la capacité de déplacement est de plus en plus retardée du fait de l'amélioration globale des conditions de santé de la population, y compris âgée.

Sur le plan plus général des conditions de santé, la question de l'attitude des individus face au vieillissement et à l'apparition d'incapacités reste posée : entre la réduction volontaire de leurs activités, la demande croissante d'une aide de l'entourage (en premier lieu la famille) et le recours final aux services spécialisés (aide ménagère, soins à domicile, hébergement en institutions...), il existe là autant d'étapes de la vie qui limitent la mobilité des personnes et constituent une interrogation pour l'avenir.

L'attitude future des individus vieillissant face à leurs incapacités naissantes est d'autant plus incertaine qu'elle est aussi liée pour une grande part à leur cadre de vie et à leur facilité d'accès aux services.

Enfin, il ne faudra probablement pas exclure du champ de l'analyse prospective les interactions mises à jour par des épidémiologistes depuis une vingtaine d'années entre l'état de santé et l'intensité des liens sociaux (des travaux ont fait date : Phillips et Feldman en 1973, Berkman et Syme en 1981).

Le caractère stressant de certains événements concerne directement la population des personnes âgées, souvent plus isolées, souvent moins intégrées dans des réseaux sociaux de connaissance et d'échange.

Évolution du niveau de vie des personnes âgées

Entre 1970 et 1984, le revenu disponible des retraités a été multiplié par 1,8 tandis que celui des ouvriers l'a été par 1,4. Alors que le niveau de vie des personnes âgées était incontestablement inférieur à celui des actifs à la fin des années 60, il lui est jugé équivalent en 1990, voire supérieur. Ces évolutions se manifestent par exemple à travers de moindres disparités d'équipement en biens durables des personnes âgées.

Les raisons que l'on invoque en général pour expliquer ces évolutions (Hourriez et Legris -1995) sont de natures variées : entre 1970 et 1984 dans un premier temps, les revalorisations significatives des retraites et du minimum vieillesse se sont conjuguées à un effet de génération favorable pour les travailleurs nés après 1918. Par la suite, l'effet de génération seul à pu continuer à expliquer l'augmentation du niveau de vie des retraités, de conserve avec un autre effet de génération représenté par la croissance de l'activité féminine qui a eu pour effet d'apporter aux ménages retraités une seconde pension, c'est-à-dire une source de revenus supplémentaire.

Ces évolutions ne sont certes pas terminées et il est probable que la poursuite de l'activité féminine et, de plus, l'amélioration du niveau d'étude des femmes relativement aux décennies antérieures aux années 70-80 devraient conduire à une nouvelle appréciation des conditions de vie des ménages retraités.

D'autres données ont aussi une influence sur l'évolution du niveau de vie des personnes âgées et devront donc être particulièrement étudiées dans les années qui viennent : ce sont le patrimoine des retraités, les transferts entre génération et les différences structurelles de la consommation qui existent au sein de cette population, surtout après 70 ans, âge auquel, actuellement, on observe une forte diminution de certaines dépenses (loisirs, transports, etc.) parallèlement à de fortes augmentations (en particulier les dépenses de santé).

Enfin, les ressources futures des personnes âgées sont d'autant plus difficiles à anticiper à cause de l'incertitude qui pèse aujourd'hui encore sur le devenir des systèmes de redistribution sociale et plus particulièrement les systèmes de retraites.

PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES PROSPECTIVES

Les deux grandes parties de cette recherche vont avoir pour but d'une part de décrire et modéliser la mobilité locale induite par l'approvisionnement alimentaire, d'autre part de produire des modèles statistiques descriptifs et inférentiels de la mobilité locale en général, c'est-à-dire de la mobilité induite par l'ensemble des raisons de déplacements.

Dans les pages qui suivent, nous cherchons à fournir une grille de lecture « prospective » de la description de la mobilité locale, en repérant dès maintenant les enjeux que représentent les principales évolutions sociales et économiques, voire technologiques.

Deux niveaux sont distingués : tout d'abord les facteurs micro-économiques influençant de manière certaine les individus, et dont on peut penser dès aujourd'hui qu'ils sont pour une grande part en germe dans des évolutions déjà identifiables. Pour la majeure partie d'entre eux, ils peuvent s'intégrer dans un modèle quantitatif de simulation de l'avenir.

En second lieu, des facteurs plus macro-économiques et macro-sociaux sont mentionnés, mais ne peuvent pas s'intégrer dans les externalités influençant l'exploitation de notre modèle prospectif global. Ils ne sont mentionnés que pour stimuler la réflexion qualitative et participer à la construction critique des scénarios prospectifs.

Facteurs micro-économiques

Les modèles inférentiels doivent mener à la construction de projections raisonnables reposant sur la variation des hypothèses faites sur les sujets suivants, considérés le plus souvent en interaction les uns avec les autres :

- **le revenu futur** des ménages de personnes âgées (prise en compte de l'avenir des systèmes de retraite et des couvertures sociales),
- **l'espérance de vie** sans incapacité et l'espérance de vie globale, et leurs croissances respectives (et relatives, la première ayant tendance à croître plus vite que la seconde),
- **les attitudes face aux incapacités** et en particulier la pérennité de la priorité au maintien à domicile qui a marqué les attitudes individuelles comme les décisions politiques au cours des dernières décennies,
- **la demande de services à domicile** de la part des personnes âgées mais aussi de la part des ménages plus jeunes qui prendraient l'habitude de profiter de ce type de services,
- les effets de génération dans la **motorisation**, et ils se combineront aux effets de l'âge sur la limitation de la mobilité,
- les effets de génération dans les **comportements alimentaires** dont plus particulièrement la phase d'approvisionnement mais aussi les pratiques de fréquentation de la restauration hors foyer,
- les effets de génération dans les **pratiques culturelles** entraînant une certaine mobilité locale,
- les de génération dans les attitudes de **sensibilité aux prix**, identifiables par la nature des commerces fréquentés pour l'approvisionnement et par les motivations qui guident ces choix,
- l'évolution du **coût du temps** et plus spécifiquement la saturation du budget temps individuel pose la question de déterminer dans quelle mesure les habitudes prises et observées par les actifs d'aujourd'hui influenceront celles des retraités de demain, sachant qu'il n'est pas sûr que le mode actuel de régulation de la mobilité par l'augmentation de la vitesse moyenne de déplacement puisse se poursuivre,

- les **transferts de services entre générations**, par exemple l'aide que peuvent apporter les grands parents dans la garde à domicile de leurs petits enfants, mais aussi les aides financières directes entre générations,
- **l'évolution urbaine** de la France, et plus spécifiquement la localisation des principales zones dont la population croît (centres moins peuplés dans certains cas et péri-urbain en pleine croissance, frontières des villes moins apparentes, apparition limitée de nouvelles agglomérations...),
- **les arbitrages** entre modes de transports, et en particulier la prise en compte de critères de proximité dans les déplacements, mais aussi des choix multi-modaux, ceci dans une mise en perspective de la substituabilité des modes face aux contraintes liées au vieillissement, problème accru par le fait que les analystes des transports s'accordent à penser que l'évolution du nombre de déplacements quotidien des individus se stabilise aujourd'hui mais que les déplacements changent de nature (distances plus longues, choix modaux différents),
- **l'évolution de l'offre de transports** à la fois collectifs et individuels, d'importantes interrogations subsistant quant à la manière de parvenir à financer des réseaux de transports collectifs coûteux dans certaines villes en déclin démographique,
- **le poids relatif des transports dans le budget des ménages** ne peut continuer indéfiniment à augmenter et il faut certainement s'attendre à voir apparaître une évolution économiquement contrainte de la mobilité des Français.

Facteurs macro-économiques

Après les facteurs qui précèdent, identifiés pour une bonne part par la projection « quantifiable » de variables influençant directement la mobilité locale, nous mentionnons maintenant un ensemble de thèmes qui pourront jouer un grand rôle dans les années à venir. Toutefois, non seulement leur impact est difficilement mesurable, mais en plus leur mise en réalité n'est pas du tout assurée tant ils s'inscrivent dans une perspective économique et souvent politique que l'on a pas la possibilité d'anticiper simplement.

Nous avons emprunté une partie des thèmes de réflexion qui suivent dans les actes d'un colloque organisé par l'ADEME, la DRAST et l'INRETS en mars 1994, *Se déplacer au quotidien dans trente ans* (références complètes en bibliographie), et plus particulièrement son débat « Les bases d'une prospective de l'offre ».

Espace et aménagement du territoire

Toute la réflexion prospective sur la mobilité locale s'inscrit naturellement dans une mise en perspective de la régulation de l'espace français. Les questions et enjeux de l'aménagement du territoire posés tant au niveau national que local doivent être intégrés dans la prospective de la mobilité. Les caractéristiques géographiques de la France permettent d'imaginer, au niveau de l'orientation des politiques publiques, des combinaisons optimales d'une extension spatiale des sites résidentiels et d'un maintien du pouvoir attractif fort des centres urbains déjà existant.

Le système d'enquête annuel du Crédoc sur les « Conditions de vie et aspirations des Français » révèle en particulier que nos concitoyens donnent aujourd'hui la préférence au développement de l'utilisation de l'infrastructure routière et autoroutière déjà existante. Cette évolution se fait parallèlement à la fois à l'augmentation de l'utilisation de la voiture et d'une certaine stagnation de l'utilisation des transports collectifs.

L'aménagement de l'espace et du territoire à travers le développement des infrastructures pourrait donc se heurter dans les années qui viennent à une forme de résistance des Français qui sont de plus en plus sensibles aux arguments environnementaux.

Innovations technologiques et transports

Certaines innovations technologiques pourraient, dans la prochaine décennie, provoquer une mutation de la mobilité locale. Même si la question semble aujourd'hui quelque peu surréaliste, il ne faut pas oublier que, dans l'histoire récente, la mobilité des populations a profondément changé en étant régulièrement soumise à des chocs induits par l'apparition de nouvelles techniques.

Le développement de la voiture électrique, la modification des sources d'énergie utilisées (par exemple l'extension des biocarburants), les investissements lourds en infrastructures adaptées à un véritable essor des deux roues... ce sont là autant de révolutions plus ou moins modestes qui seront à même de transformer la manière de se déplacer au quotidien, en particulier en affranchissant la société de la menace d'une dégradation générale de l'environnement atmosphérique. Encore faudra-t-il que l'évolution du cadre de vie favorisât les déplacements courts...

Si une nouvelle technicité engendrait une nouvelle manière de se déplacer au quotidien, il est évident que les populations âgées seraient touchées, soit par séduction pour de nouvelles technologies (à ce titre, la voiture électrique, qui garde une faible autonomie, est souvent citée par les observateurs pour sa particulière adaptation à la mobilité réduite des personnes âgées), soit par effet générationnel (ce serait alors un changement profond, mais de long terme).

La possible prise de conscience écologique face aux problèmes de déplacements urbains

Entre 1990 et 1996, la part des Français qui jugent « préoccupants » les problèmes de déplacements dans les villes est passée de 80% à 90%, selon les enquêtes « Conditions de vie et aspirations des Français ». Cette évolution sensible des attitudes révèle l'importance des préoccupations environnementales de nos concitoyens, ce qui les mène à évoquer la limitation de la circulation automobile individuelle en centre-ville et le développement des transports en commun, ce d'autant plus qu'ils sont sensibles aux problèmes d'environnement.

C'est bien entendu l'environnement atmosphérique qui préoccupe les Français, comme le prouve en particulier la médiatisation récente des « pics de pollution » dans les grandes agglomérations, mais aussi d'une manière plus profonde la dégradation du cadre de vie et des conditions de circulation induite par les difficultés croissantes qui touchent la mobilité locale.

Même si cela paraît encore à l'heure actuelle utopique, la montée des préoccupations environnementales pourrait mener à la remise en cause du « tout automobile » qui semble encore aujourd'hui un modèle fort de la mobilité locale des Français. Dans l'ensemble, ceux-ci sont de plus en plus sensibles aux arguments écologiques et favorables aux propositions volontaristes en matière de limitation de la circulation.

L'influence des télécommunications

Une thématique importante de la mobilité est représentée par l'essor des télécommunications dont le développement a entraîné une baisse indéniable de la mobilité des personnes. On rappelle ainsi souvent le slogan des PTT des années 1970 : *« Ne vous déplacez plus, téléphonez ! »* La littérature de la substituabilité des télécommunications aux transports a d'ailleurs été l'un des grands succès de librairie scientifique de ces mêmes années.

Et il est vrai que le fait de « télécommuniquer » a permis de limiter certaines sorties du domicile et que ce développement n'est certainement pas achevé comme en témoignent le nombre croissant de démarches administratives qui peuvent aujourd'hui se régler par téléphone, ou encore de services qui peuvent être rendus par la télématique ou l'informatique domestique, tels que la banque à domicile par téléphone, minitel ou téléchargement sur micro-ordinateur connecté au réseau téléphonique, les services de billetterie, ou encore les services de vente par correspondance. Le minitel, objet de fantasmes pour les années soixante-dix, objet d'utilisation courante dans les années quatre-vingt-dix, est justement utilisé essentiellement pour ces types de services (banque, billetterie, VPC). Notons qu'aujourd'hui, c'est plutôt le terminal multimédia connecté —de préférence au réseau Internet— qui fait fantasmer et dont les perspectives de développement semblent se poser plus en concurrence qu'en complémentarité avec les services qui ont fait le succès du minitel.

Le télétravail, de même, sera peut-être un stimulant supplémentaire au développement de ce mode de télécommunication limitant la mobilité locale, provoquant des changements d'habitudes et d'attitudes face aux déplacements qui pourraient influer les personnes âgées de demain.

Enfin, vu les utilisations qui sont faites des moyens de télécommunication mis actuellement à la disposition du public, il est clair que ces services participent à la fois d'une gestion des déplacements (prise de rendez-vous, organisation de réunions...) et d'une substitution à certains déplacements qui

auraient été autrefois inévitables (acheter un billet d'avion ou de train... ce qui est d'ailleurs aussi une organisation des déplacements), sans oublier la dimension purement sociale du téléphone comme instrument de communication strictement privé permettant d'engendrer une conversation sans se déplacer vers l'autre (ce qui est particulièrement vrai chez les personnes âgées qui, sans téléphone, seraient bien souvent coupées du monde).

On se situe dès lors dans le cadre d'une analyse binaire de l'avenir télécommunicationnel : les nouvelles technologies de cette fin de siècle révolutionneront-elles les modes de vie au moins autant, sinon plus que ne l'ont fait des technologies aujourd'hui banalisées ?

LA MOBILITÉ LIÉE À L'APPROVISIONNEMENT ALIMENTAIRE

INTRODUCTION

Les enquêtes du CRÉDOC sur les Comportements Alimentaires des Français en 1988 et 1995 (CAF88 et CAF95) permettent d'obtenir une information sur les types de magasins alimentaires utilisés par les ménages, ainsi que la fréquence à laquelle ils y vont s'approvisionner et le moyen de transport qu'ils utilisent principalement pour cela.

Cette étude a pour but de rechercher quels sont les modes de transport associés à des types de commerces précis et quelle est l'évolution de la mobilité des ménages entre les deux enquêtes, en s'intéressant plus particulièrement aux populations décrites par l'âge du chef de famille. On s'attachera aussi à l'influence qu'ont sur ces évolutions des facteurs de motivations pour le choix des commerces, tels que la proximité, les horaires d'ouverture, la commodité ou encore la volonté de regroupement des achats.

Les types de commerces étudiés sont les suivants :

- le marché
- les épiceries et supérettes
- les commerçants spécialisés[1]
- le supermarché
- l'hypermarché

[1] En 1995, l'enquête excluait de ce champ les boulangeries, tandis que celle de 1988 les prenait en compte dans cette catégorie. Aussi, les comparaisons entre les deux vagues d'enquête ne seront pas possibles pour cette catégorie de commerce.

- les surfaces de vente "discount"
- les magasins spécialisés en surgelés

La livraison à domicile représente de plus un sujet d'étude particulièrement intéressant, dans le sens où elle se développe et représente un mode de distribution substituable aux autres particulièrement utilisé par les personnes âgées. Dans une problématique liée à la mobilité locale, il faut aussi noter que le recours à la livraison à domicile est un moyen qu'ont les ménages de limiter le nombre de leurs déplacements et sorties du domicile.

La nature des données d'enquête utilisées permet d'acquérir une vision dynamique de la question posée et par conséquent de stimuler la réflexion prospective sur la mobilité locale liée à l'approvisionnement alimentaire.

Toutefois, il faudra bien noter qu'en raison des champs traités lors des enquêtes sur les comportements alimentaires, un certain nombre d'informations détaillées habituellement disponibles dans des problèmatiques liées aux transports sont absentes ici, telle par exemple la motorisation des ménages enquêtés ou encore un détail fin des parcours effectués pour l'approvisionnement alimentaire. L'intérêt d'une exploitation des données des enquêtes « Transports » dans la deuxième grande partie de cette recherche résidera justement dans cette forme de complémentarité entre les deux systèmes d'information.

Les parties des enquêtes du CRÉDOC sur les comportements alimentaires exploitées dans le cadre de cette étude portent sur les usages des ménages. La personne interrogée est la ménagère, c'est-à-dire la personne du ménage qui s'occupe habituellement de l'alimentation, en particulier l'approvisionnement. Dans 90% des cas, la « ménagère » est une femme, des hommes n'étant interrogés que dès lors qu'ils vivent seuls. Par conséquent, les analyses de ces enquêtes ne portent que sur les ménages et cela n'aurait pas de sens de tenir compte du sexe de l'individu qui répond à l'enquête.

On aura donc seulement tenu compte des caractéristiques socio-démographiques des chefs de ménage dans les analyses des enquêtes sur les Comportements Alimentaires.

* * *

La première partie de ce chapitre consacré à l'approvisionnement alimentaire fournit des données de cadrage. Au delà d'une description des types de commerces fréquentés par les ménages, on cherche à établir un modèle général d'arbitrages entre fréquence d'approvisionnement, diversification des lieux d'achat et temps consacré aux courses.

Les facteurs explicatifs des choix des ménages tels qu'ils sont intégrés à cette modélisation sont illustrés par les motivations déclarées des ménagères pour fréquenter tel ou tel type de magasin.

Cette partie est suivie d'une description statistique des liaisons entre moyens de déplacement et types de magasins fréquentés, des modèles économétriques étant construits pour décrire des typologies de la mobilité liée à l'approvisionnement alimentaire.

Toutes ces analyses seront accompagnées d'une prise en compte de l'âge des chefs de ménage, le seuil d'âge définissant la population des personnes âgées étant fixé à 65 ans, l'étude sur les comportements alimentaires ayant prouvé qu'il s'agit là d'un seuil permettant d'identifier des changements significatifs de comportements.

Ces analyses sont complétées par une étude plus détaillée de l'influence du passage du seuil des 60 ans sur la mobilité des ménages. Ce changement de seuil de définition de l'âge des personnes âgées se justifie par un souci d'établir des indicateurs statistiques robustes en données temporelles, en tenant compte de la taille limitée des échantillons des enquêtes sur les comportements alimentaires.

DONNÉES GÉNÉRALES SUR LA FRÉQUENTATION DES MAGASINS

Cette partie a pour objectif premier de décrire la manière dont les différentes sortes de commerces sont fréquentées et quels sont les variables qui influencent ces choix de comportements.

Deux séries de données générales sont donc proposées dans cette partie : la première reprend, pour chaque commerce, les fréquences d'approvisionnement déclarées lors de l'enquête, la seconde donne des indications sur les comportements globaux des ménagères, c'est-à-dire le nombre d'approvisionnements hebdomadaires, la diversification des commerces fréquentés et le temps global consacré aux courses dans le ménage, à chaque fois en se basant sur une analyse des comportements *intra*-générationnels.

On aboutit ainsi à la construction d'un modèle d'arbitrage entre diversification, nombre d'approvisionnements et temps consacré aux courses.

Fréquence d'approvisionnement dans les différentes formes de commerces

Les grandes tendances que l'on a pu observer dans les modes d'approvisionnement des ménages entre 1988 et 1995 sont caractérisées tout d'abord par l'extension de la fréquentation du hard discount et la poursuite du développement des courses en hypermarchés, particulièrement chez les jeunes et les ouvriers.

Les supermarchés se développent aussi, auprès de cibles particulières, telles que les personnes âgées, au détriment des supérettes et épiceries plus traditionnelles. Ces ménages contribuent aussi à un très modeste développement de la livraison à domicile, surtout en milieu urbain où existe une demande assez forte.

L'approvisionnement sur les marchés reste stable.

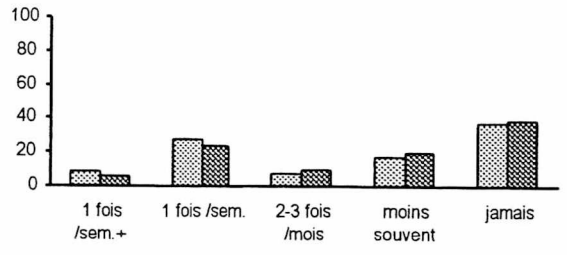
En revanche, le seul mode de distribution en baisse de fréquentation est celui représenté par les épiceries et supérettes de proximité, délaissées par l'ensemble des ménages dont le chef a plus de 25 ans.

On notera que l'évolution globale des comportements de la population des personnes âgées suit en général celle de la population totale. Toutefois, des phénomènes de « rattrapage » se produisent et accentuent les changements de comportements qui peuvent donner l'idée d'une certaine uniformisation des modes d'approvisionnement selon l'âge.

Tableau 7. ***Fréquentation du marché***

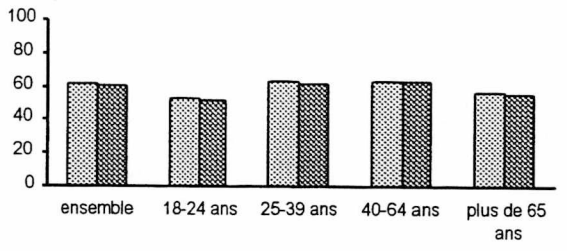
Fréquence d'approvisionnement

1988	1995
1 fois / sem. et plus 8,8	1 fois / sem. et plus 6,9
1 fois / sem. 28,1	1 fois / sem. 24,5
2-3 fois / mois.....7,8	2-3 fois / mois.....9,5
moins souvent.....17,1	moins souvent.....19,7
jamais.....38,5	jamais.....39,4



Taux de fréquentation en fonction de l'âge du chef de ménage

1988	1995
Ensemble.....61,5	Ensemble.....60,6
18-24 ans.....52,9	18-24 ans.....52,0
25-39 ans.....63,7	25-39 ans.....62,0
40-64 ans.....63,6	40-64 ans.....63,0
plus de 65 ans.....57,4	plus de 65 ans.....56,3



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Note de lecture : tous les chiffres sont des pourcentages calculés sur la base de la population totale enquêtée

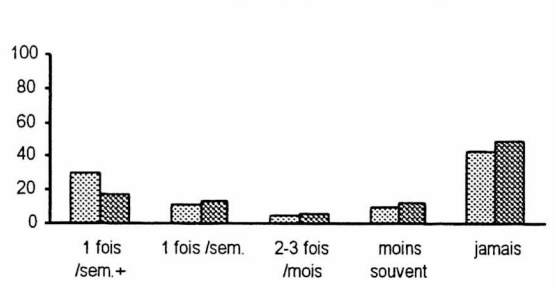
S'ils fréquentent les marchés un peu plus occasionnellement en 1995 qu'en 1988, les ménages continuent de les utiliser dans des proportions plutôt stables, toutes catégories d'âges confondues. Il n'y a donc pas de modification de la structure des consommateurs.

Il n'y a d'ailleurs pas de fortes disparités de fréquentation selon l'âge, les 25-65 ans étant seuls un peu plus assidus que la moyenne.

Tableau 8. Fréquentation des épicerie et supérette

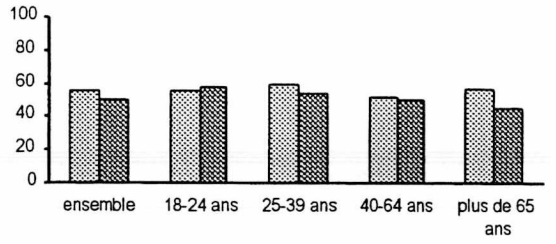
Fréquence d'approvisionnement

1988	1995
1 fois / sem. et plus... 30,5	1 fois / sem. et plus... 17,7
1 fois / sem..... 11,7	1 fois / sem..... 14,3
2-3 fois / mois 4,5	2-3 fois / mois 6,7
moins souvent 9,7	moins souvent 12,1
jamais 43,4	jamais 49,2



Taux de fréquentation en fonction de l'âge du chef de ménage

1988	1995
Ensemble 56,3	Ensemble 50,8
18-24 ans 55,9	18-24 ans 58,2
25-39 ans 59,1	25-39 ans 54,7
40-64 ans 51,6	40-64 ans 50,3
plus de 65 ans 57,5	plus de 65 ans 45,7



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Note de lecture : tous les chiffres sont des pourcentages calculés sur la base de la population totale enquêtée

La fréquentation des épiceries et supérettes est en baisse sensible au cours de la période étudiée : on y va moins fréquemment ou bien plus du tout. On le verra plus loin, ce type de commerce de proximité devient de plus en plus un outil de dépannage.

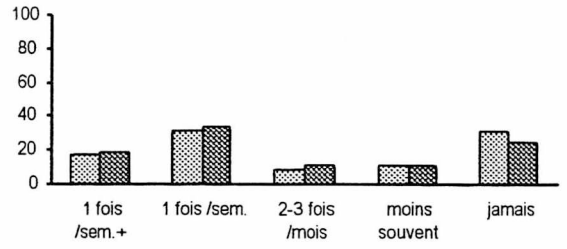
Les seuls types de ménages qui continuent à s'y approvisionner autant en 1988 qu'en 1995 sont les 18-24 ans, dont la stratégie alimentaire est relativement peu structurée (absence de stockage).

Il est notable que ce sont les personnes âgées qui contribuent le plus à la baisse de fréquentation de cette forme de commerce. Ils représentent en 1995 la catégorie de la population qui les fréquentent le moins souvent, allant donc au delà d'une simple uniformisation de leurs comportements avec ceux des plus jeunes.

Tableau 9. Fréquentation du supermarché

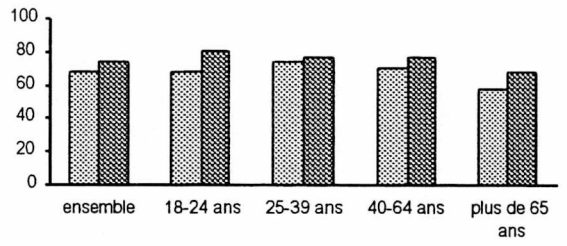
Fréquence d'approvisionnement

1988	1995
1 fois / sem. et plus ...17,5	1 fois / sem. et plus ...18,4
1 fois / sem. 31,3	1 fois / sem. 34,3
2-3 fois / mois.....8,4	2-3 fois / mois.....11,4
moins souvent.....12,0	moins souvent.....11,3
jamais.....31,2	jamais.....24,7



Taux de fréquentation en fonction de l'âge du chef de ménage

1988	1995
Ensemble.....68,8	Ensemble.....75,3
18-24 ans.....68,3	18-24 ans.....81,3
25-39 ans.....74,1	25-39 ans.....77,2
40-64 ans.....70,7	40-64 ans.....77,2
plus de 65 ans.....57,9	plus de 65 ans.....68,2



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Note de lecture : tous les chiffres sont des pourcentages calculés sur la base de la population totale enquêtée

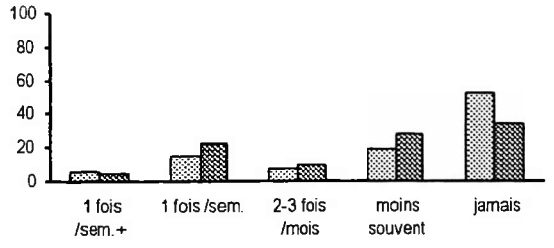
Le supermarché connaît une hausse de son utilisation, ainsi que de la fréquence globale d'approvisionnement (hausse sensible de l'approvisionnement plusieurs fois par mois et une fois par semaine et plus, baisse de l'approvisionnement aux fréquences moindres).

Si cette hausse est générale, elle est surtout le fait des types de ménages qui le fréquentaient le moins en 1988, c'est-à-dire les jeunes et les plus âgés. Les moins de 25 ans sont même devenus les plus forts consommateurs en supermarchés au cours de la période.

Tableau 10. Fréquentation de l'hypermarché

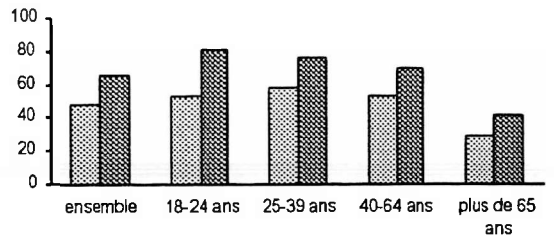
Fréquence d'approvisionnement

1988	1995
1 fois / sem. et plus..... 5,9	1 fois / sem. et plus..... 4,7
1 fois / sem..... 15,6	1 fois / sem..... 23,2
2-3 fois / mois 8,1	2-3 fois / mois 10,0
moins souvent 19,6	moins souvent 27,4
jamais 51,3	jamais 34,7



Taux de fréquentation en fonction de l'âge du chef de ménage

1988	1995
Ensemble 48,7	Ensemble 65,3
18-24 ans 53,7	18-24 ans 81,2
25-39 ans 57,6	25-39 ans 75,8
40-64 ans 52,6	40-64 ans 70,1
plus de 65 ans 29,5	plus de 65 ans 41,9



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Note de lecture : tous les chiffres sont des pourcentages calculés sur la base de la population totale enquêtée

La fréquentation des hypermarchés est en hausse très sensible entre 1988 et 1995, surtout aux fréquences d'approvisionnement régulières — une fois par semaine — et occasionnelles.

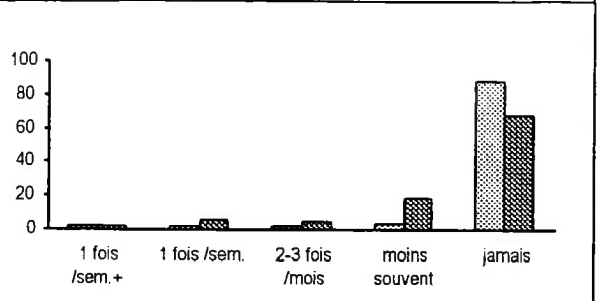
La hausse la plus sensible s'observe chez les moins de 25 ans qui deviennent ainsi en 1995 ceux dont le taux de fréquentation est le plus élevé.

Si les plus de 65 ans suivent le mouvement général, leur taux de fréquentation en 1995 n'en reste pas moins largement en deçà des taux de fréquentations moyens.

Tableau 11. Fréquentation des surfaces de vente "discount"

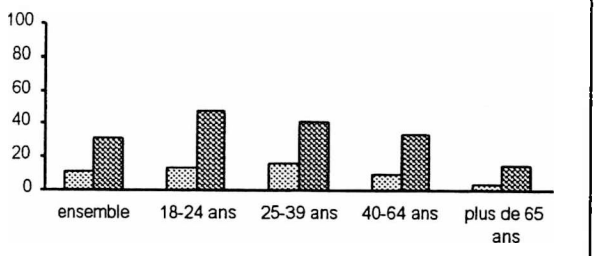
Fréquence d'approvisionnement

1988	1995
1 fois / sem. et plus 2,5	1 fois / sem. et plus 2,0
1 fois / sem. 2,9	1 fois / sem. 5,8
2-3 fois / mois.....2,2	2-3 fois / mois.....5,2
moins souvent.....3,6	moins souvent.....19,2
jamais.....88,8	jamais.....67,8



Taux de fréquentation en fonction de l'âge du chef de ménage

1988	1995
Ensemble.....11,2	Ensemble.....32,1
18-24 ans.....13,8	18-24 ans.....48,6
25-39 ans.....16,7	25-39 ans.....42,3
40-64 ans.....10,5	40-64 ans.....33,8
plus de 65 ans.....4,0	plus de 65 ans.....14,7



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Note de lecture : tous les chiffres sont des pourcentages calculés sur la base de la population totale enquêtée

Très peu fréquentés en 1988 et avec une offre limitée et qualitativement spécifique (Ed, Leader Price), les surfaces de vente "discount" (Lidl, Aldi, Le Mutant, Comptoir des Marchandises...) sont utilisées pour les approvisionnements de près d'un tiers des ménages en 1995, surtout à des fréquences occasionnelles.

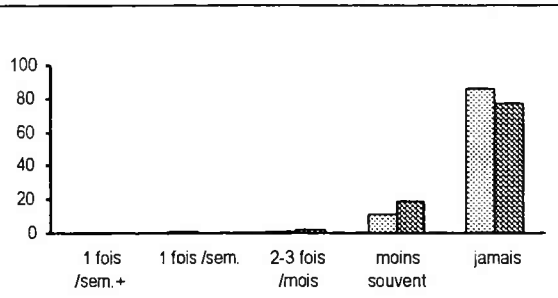
Ce sont encore une fois les jeunes qui contribuent le plus à cette évolution.

Les plus de 65 ans restent quant à eux nettement moins sensibles que la moyenne à cette forme de distribution, même si elle connaît chez eux un certain impact au cours de la période.

Tableau 12. Fréquentation des magasins spécialisés en surgelés

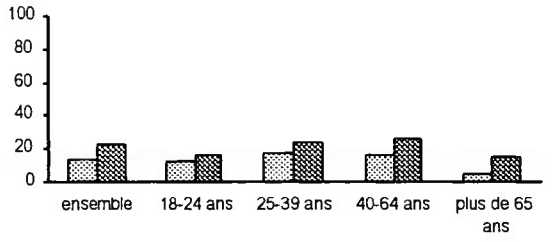
Fréquence d'approvisionnement

1988		1995	
1 fois / sem. et plus	0,3	1 fois / sem. et plus	0,3
1 fois / sem.	0,9	1 fois / sem.	0,5
2-3 fois / mois	1,4	2-3 fois / mois	2,8
moins souvent	11,5	moins souvent	19,2
jamais	85,9	jamais	77,2



Taux de fréquentation en fonction de l'âge du chef de ménage

1988		1995	
Ensemble	14,1	Ensemble	22,8
18-24 ans	12,2	18-24 ans	16,1
25-39 ans	17,4	25-39 ans	24,4
40-64 ans	16,8	40-64 ans	26,7
plus de 65 ans	5,2	plus de 65 ans	15,6



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Note de lecture : tous les chiffres sont des pourcentages calculés sur la base de la population totale enquêtée

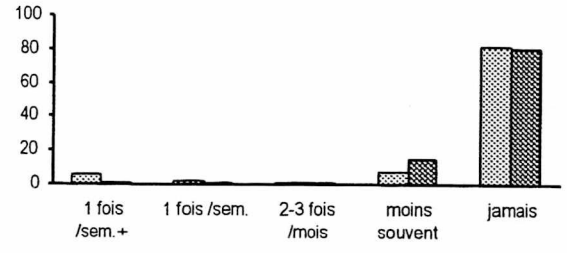
Les magasins spécialisés en surgelés connaissent une dynamique plutôt modeste entre 1988 et 1995, et restent un type de distribution logiquement utilisé à une fréquence basse. Il s'agit en effet d'une forme de consommation fortement liée à des capacités de stockage sur longue durée.

Toutes les catégories d'âges connaissent une hausse de leur fréquentation, le taux d'augmentation étant croissant avec l'âge. Ce sont donc les plus de 65 ans qui contribuent le plus à la hausse globale de fréquentation, sans doute liée à la croissance de leur équipement en froid négatif, due à l'effet sur le taux d'équipement du renouvellement générationnel.

Tableau 13. Utilisation de la livraison à domicile

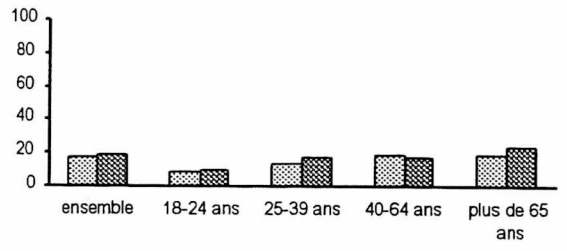
Fréquence d'approvisionnement

1988	1995
1 fois / sem. et plus 6,5	1 fois / sem. et plus 1,0
1 fois / sem. 1,9	1 fois / sem. 1,2
2-3 fois / mois.....0,7	2-3 fois / mois.....1,2
moins souvent.....8,0	moins souvent.....15,7
jamais.....82,9	jamais.....81,0



Taux de fréquentation en fonction de l'âge du chef de ménage

1988	1995
Ensemble.....17,1	Ensemble.....19,0
18-24 ans.....9,4	18-24 ans.....9,5
25-39 ans.....13,6	25-39 ans.....17,2
40-64 ans.....19,6	40-64 ans.....18,3
plus de 65 ans.....18,9	plus de 65 ans.....24,0



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Note de lecture : tous les chiffres sont des pourcentages calculés sur la base de la population totale enquêtée

Utilisée globalement un peu moins souvent en 1995 qu'en 1988, la livraison à domicile connaît un certain dynamisme chez les plus de 65 ans, et dans une moindre mesure chez les 25-39 ans.

L'évolution de l'utilisation de la livraison au cours de la période d'étude évoque par conséquent l'idée d'une certaine adéquation de l'offre représentée par ce type de commerce alimentaire avec les attentes des consommateurs âgés qui en sont souvent désignés comme la cible naturelle.

Synthèse des fréquences d'approvisionnement

Les données par types de magasins ne permettent pas de se rendre compte d'une vision globale concernant le nombre de fois, par exemple dans la semaine, ou les ménagères font leurs courses, tous types de magasins confondus.

Pour cela, il est possible d'établir une échelle de comparaison, en rapportant les fréquences déclarées à une fréquence hebdomadaire, comme indiqué dans le tableau suivant.

Tableau 14. Échelle d'équivalence entre les fréquences de l'enquête et une fréquence hebdomadaire

Fréquence déclarée dans l'enquête	Équivalent hebdomadaire
tous les jours	6
2-3 fois par semaine	2,5
1 fois par semaine	1
2-3 fois par mois	0,6
1 fois par mois	0,3
rarement	0,1

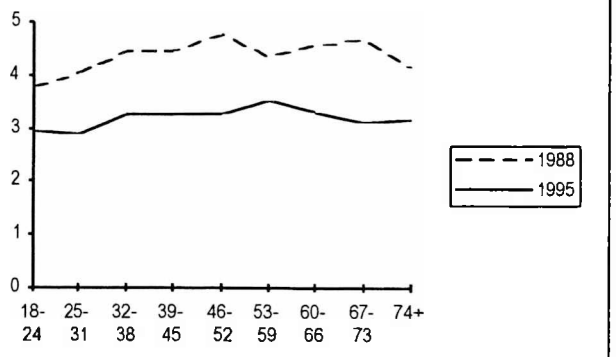
Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Guide de lecture : on considère par la suite qu'une ménagère qui déclare se rendre « tous les jours » dans un certain type de commerce s'y rend 6 fois dans une semaine, tandis qu'une fréquence de « 2 ou 3 fois par mois » correspond à une moyenne de 0,6 fois par semaine.

Cette échelle permet de caractériser les fréquences d'approvisionnement globales. On notera en premier lieu qu'il y a eu entre 1988 et 1995 une allongement sensible de l'intervalle de temps moyen s'écoulant entre deux approvisionnements, quels qu'ils soient, puisque la synthèse des déclarations des ménagères menait à une moyenne de 4,4 approvisionnements hebdomadaires, cette quantité diminuant à 3,2 en 1995.

Tableau 15. Nombre hebdomadaire d'approvisionnements selon l'âge

Age	1988	1995	Évolution
18-24 ans	3,8	2,9	-22,1%
25-31 ans	4,0	2,9	-28,4%
32-38 ans	4,4	3,2	-26,9%
39-45 ans	4,5	3,3	-26,9%
46-52 ans	4,7	3,2	-31,7%
53-59 ans	4,3	3,5	-18,9%
60-66 ans	4,6	3,3	-27,7%
67-73 ans	4,7	3,1	-33,1%
74+ ans	4,1	3,2	-23,5%
Ensemble	4,4	3,2	-26,8%



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Quelle que soit la tranche d'âge, la diminution du nombre hebdomadaire d'approvisionnements alimentaires est proche de la moyenne globale. Elle est maximale pour les ménages dont la personne de référence est âgée de 25 à 50 ans ou bien de 67 à 73 ans.

Les évolutions différentes selon l'âge montrent finalement un changement de la structure des comportements au cours du cycle de vie : en 1988, la fréquence des courses augmentait avec l'âge, jusque vers 50 ans, puis diminuait entre 50 et 60 ans, ce qui s'explique certainement par le départ des enfants du foyer, pour augmenter faiblement à nouveau après 60 ans, c'est-à-dire après l'arrivée à l'âge de la retraite. En revanche, en 1995, cette augmentation après 60 ans ne se retrouve plus et on assiste donc à une diminution monotone de la fréquence des approvisionnements hebdomadaires.

L'analyse peut être affinée par l'examen des évolutions par générations.

Tableau 16. Nombre hebdomadaire d'approvisionnements selon la génération

Génération	1988	1995	Évolution
1964-1970	3,8	2,9	-23,4%
1957-1963	4,0	3,2	-19,7%
1950-1956	4,4	3,3	-26,5%
1943-1949	4,5	3,2	-27,3%
1936-1942	4,7	3,5	-25,7%
1929-1935	4,3	3,3	-24,0%
1922-1928	4,6	3,1	-31,7%
1915-1921	4,7	3,2	-32,0%

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Le tableau précédent montre que si les taux de diminution de la fréquence d'approvisionnement entre 1988 et 1995 sont comparables pour les générations nées entre 1929 et 1950 et légèrement plus faibles pour les générations nées entre 1957 et 1970, en revanche le changement de comportement est plus prononcé pour celles nées entre 1915 et 1928. Les ménages en question étaient déjà retraités pour la plupart en 1988, ce qui signifie donc que ce sont des générations de retraités qui ont changé leurs comportements durant la période d'étude.

L'ensemble de ces résultats amène à penser qu'il y a eu entre 1988 et 1995 une rationalisation croissante des approvisionnements, avec une meilleure gestion des stocks alimentaires. Cette rationalisation a touché en premier lieu les générations les plus âgées.

Les raisons déclarées pour privilégier les différentes formes de commerce

Cadre d'analyse

Les ménagères enquêtées par le CRÉDOC en 1988 et 1995 sur les Comportements Alimentaires devaient choisir, pour chacune des formes de commerces qu'elles fréquentaient, un nombre libre de qualités qu'elles peuvent leur appliquer et qui guident leur choix. 12 raisons étaient proposées à l'identique lors des deux vagues d'enquête, comme l'indique le tableau suivant. Pour comparer les deux années, il n'a pas été tenu compte des raisons de fréquentation rajoutées en 1995, c'est-à-dire « conseil » et « cadre et ambiance ».

On a mentionné en gras les 5 raisons qui peuvent jouer un rôle dans les choix impliquant plus particulièrement la mobilité des personnes : proximité, horaires d'ouverture, regroupement des achats et commodité d'une part, mais aussi la contrainte sur les prix qui peut intervenir dans le cadre d'un arbitrage entre deux types de magasins abstraction faite de la distance qui les sépare du domicile.

Tableau 17. Liste des « raisons de fréquentation » des commerces dans les enquêtes CAF 88 et 95

1988	1995
la proximité	**la proximité**
le choix	le choix
la qualité	la qualité des produits
	le conseil
les prix	**les prix**
le regroupement des achats	**le regroupement des achats**
l'accueil	l'accueil
en dépannage	en dépannage
le plaisir	le plaisir
l'habitude	l'habitude
les horaires d'ouverture	**les horaires d'ouverture**
la commodité	**la commodité**
pour certains produits précis	pour certains produits précis
	le cadre et l'ambiance
autre raison	aucune de ces raisons

Source : Enquêtes Comportements Alimentaires des Français, CRÉDOC 1988 et 1995

Il est possible de recomposer la hiérarchie de ces raisons de fréquentation[2], à la fois pour l'ensemble de la population enquêtée et pour des groupes différenciés selon l'âge de la personne de référence. C'est à cette recomposition que l'on va se livrer maintenant, en distinguant dans un deuxième temps les ménages selon que la personne de référence a dépassé ou non l'âge de 60 ans.

L'analyse repose sur une détermination du rang moyen de chaque raison dans la hiérarchie des citations de la population considérée : pour chaque individu, on considère que les raisons citées peuvent avoir deux rangs (premier ou deuxième) qui sont déterminés par l'attribution d'un rang moyen (par exemple, s'il y avait trois raisons possibles et qu'une seule soit citée, celle-ci se verrait attribuer le rang 1, et les deux suivantes le rang 2,5). Un rang moyen est alors calculé sur l'ensemble de la population et on peut considérer qu'il est signifiant dès lors que l'on dispose de nombreuses observations.

[2] L'analyse des rangs permet de stabiliser l'analyse, en particulier en ne tenant pas compte des « stratégies » de comportements des ménages enquêtés. En particulier, les rangs permettent de neutraliser l'effet du nombre de raisons de fréquentations citées en général par les ménages. Les résultats bruts des enquêtes de 1988 et 1995 montrent en effet que lors de cette dernière année, le nombre de raisons citées pour un même commerce a eu tendance à baisser.

L'analyse effectuée en tenant compte des différents types de commerce permet de mettre en évidence un certain nombre de disparités de motivations des consommateurs âgés.

Analyse par types de commerces

Dans les tableaux des pages qui suivent, nous présentons la première moitié de la hiérarchie des motivations en 1988 et 1995, pour les moins de 60 ans et les plus de 60 ans. C'est dans cette première partie de la hiérarchie que les écarts peuvent être interprétés de manière robuste.

Tableau 18. Principales motivations pour aller au marché

motivations classées par ordre décroissant d'importance dans les citations de la population considérée

1988			1995		
ensemble	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*	*ensemble*	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*
plaisir	plaisir	plaisir	plaisir	plaisir	qualité
qualité	qualité	choix	qualité	qualité	plaisir
choix	choix	qualité	produits précis	produits précis	produits précis
proximité	**proximité**	**proximité**	**proximité**	**proximité**	**proximité**
prix	produits précis	**prix**	choix	choix	choix
produits précis	**prix**	habitude	**prix**	**prix**	habitude

Source : Enquêtes Comportements Alimentaires des Français, CRÉDOC 1988 et 1995

Quelle que soit l'année d'enquête et quel que soit la catégorie d'âge, on voit que la fréquentation du marché ne relève pas prioritairement de critères liés à la mobilité et aux arbitrages sur les prix.

Le marché est certes réputé pour sa proximité, avec une régularité remarquable, mais les facteurs décisifs de la fréquentation sont le plaisir et la qualité des produits, avant d'autres critères comme le choix, la recherche de produits précis, voire l'habitude pour les plus de 60 ans.

Tableau 19. Principales motivations pour aller en épicerie ou supérette

motivations classées par ordre décroissant d'importance dans les citations de la population considérée

1988			1995		
ensemble	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*	*ensemble*	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*
proximité	**proximité**	**proximité**	dépannage	dépannage	**proximité**
dépannage	dépannage	habitude	**proximité**	**proximité**	dépannage
commodité	**commodité**	**commodité**	**commodité**	**commodité**	**commodité**
regroupement	**regroupement**	**regroupement**	accueil	qualité	accueil
habitude	habitude	qualité	qualité	accueil	qualité
choix	**horaires**	choix	habitude	produits précis	habitude

Source : Enquêtes Comportements Alimentaires des Français, CRÉDOC 1988 et 1995

Entre 1988 et 1995, les motivations pour fréquenter les épiceries et supérettes ont changé : alors qu'elles sont très marquées par les thèmes qui privilégient la mobilité locale (proximité, commodité d'accès, regroupement des achats) en 1988, ces raisons sont dominées en 1995 par le critère de dépannage. Celui-ci est bien entendu lié à une volonté de recherche d'un type de commerce forcément proche : on se dépanne à proximité de chez soi, non à l'autre bout de la ville ou du canton... Il s'agit toutefois d'un comportement lié à l'urgence d'une situation donnée et non d'une recherche systématique de la proximité de l'approvisionnement.

Ce changement de statut de la fréquentation des épiceries et supérettes est autant visible chez les moins de 60 ans que chez les plus âgés. En particulier, dans les deux groupes, les critères de regroupement des achats et d'horaires d'ouverture disparaissent complètement de la hiérarchie des motivations.

Les plus de 60 ans se distinguent seulement par une persistance de la volonté première de s'approvisionner en fonction de la proximité d'une épicerie ou supérette. Toutefois, la hiérarchie de leurs motivations en 1995 est beaucoup plus proche de celle des moins de 60 ans que ce n'était le cas en 1988. En particulier, le critère de dépannage qu'ils ignoraient en 1988 devient le deuxième le plus important pour eux en 1995.

Tableau 20. Principales motivations pour aller au supermarché

motivations classées par ordre décroissant d'importance dans les citations de la population considérée

1988			1995		
ensemble	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*	*ensemble*	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*
regroupement	**regroupement**	**regroupement**	**regroupement**	**prix**	**regroupement**
prix	**prix**	**prix**	**prix**	**regroupement**	**prix**
choix	choix	choix	choix	choix	choix
commodité	**commodité**	**proximité**	**proximité**	**proximité**	**proximité**
proximité	**proximité**	**commodité**	**commodité**	**commodité**	**commodité**
horaires	**horaires**	qualité	habitude	habitude	habitude

Source : Enquêtes Comportements Alimentaires des Français, CRÉDOC 1988 et 1995

Dans le haut de la hiérarchie des motivations, aucun changement général ne peut s'observer entre 1988 et 1995. En revanche, la hiérarchie des trois dernières motivations change, avec de plus la disparition du critère d'horaires d'ouverture au profit de l'habitude. L'apparition de cette nouvelle notion est une explication de la forte augmentation du taux de fréquentation des supermarchés.

Il y a peu de différences entre les deux groupes d'âge considérés : en 1988, les plus de 60 ans se montrent un peu plus sensible à la proximité et moins aux horaires d'ouverture, tandis qu'en 1995 ils s'avèrent seulement un peu moins sensibles aux prix des produits et plus au regroupement des achats.

Ces variations s'expliquent certainement en premier lieu par une mobilité réduite qui peut toutefois s'accommoder d'horaires moins contraints pour faire les courses.

Tableau 21. Principales motivations pour aller à l'hypermarché

motivations classées par ordre décroissant d'importance dans les citations de la population considérée

1988			1995		
ensemble	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*	*ensemble*	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*
regroupement	**regroupement**	**regroupement**	**prix**	**prix**	**regroupement**
prix	**prix**	**prix**	**regroupement**	**regroupement**	**prix**
choix	choix	choix	choix	choix	choix
horaires	**horaires**	**commodité**	produits précis	produits précis	produits précis
commodité	**commodité**	qualité	**horaires**	**horaires**	**commodité**
qualité	qualité	**horaires**	**commodité**	habitude	plaisir

Source : Enquêtes Comportements Alimentaires des Français, CRÉDOC 1988 et 1995

Les raisons de fréquentation des hypermarchés changent quelque peu entre 1988 et 1995 : les prix deviennent la motivation dominante, tandis que l'on voit émerger l'importance de la recherche de « produits précis », ce qui s'interprète comme un développement de stratégies d'approvisionnement diversifiées[3] privilégiant l'association systématique entre un lieu d'achat et un type de produit.

Les motivations des plus de 60 ans sont, pour l'essentiel, proches de la moyenne, en 1988 comme en 1995. Lors des deux enquêtes, il est manifeste que le motif de fréquentation représenté par les horaires d'ouverture est moins prisé par la population la plus âgée, remplacé dans la hiérarchie par des attentes plus subjectives comme la qualité des produits ou bien le plaisir d'aller à l'hypermarché.

Cette moindre citation des horaires d'ouverture s'explique certainement, là encore, par les faibles contraintes qui pèsent sur les emplois du temps des populations les plus âgées, ce qui rend leur permet de trouver plus facilement les magasins ouverts.

[3] L'impact de la diversification des lieux d'approvisionnement sera décrit plus précisément dans la partie suivante. Une analyse du même sujet est aussi proposée dans Volatier-Babayou-Renault - 1996

Tableau 22. Principales motivations pour aller en surface discount

motivations classées par ordre décroissant d'importance dans les citations de la population considérée

1988			1995		
ensemble	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*	*ensemble*	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*
prix	**prix**	**prix**	**prix**	**prix**	**prix**
regroupement	**regroupement**	**proximité**	produits précis	produits précis	produits précis
choix	choix	choix	**proximité**	**proximité**	**proximité**
proximité	**proximité**	**regroupement**	dépannage	dépannage	dépannage
commodité	**commodité**	qualité	**regroupement**	**regroupement**	habitude
qualité	qualité	**commodité**	habitude	**commodité**	qualité

Source : Enquêtes Comportements Alimentaires des Français, CRÉDOC 1988 et 1995

Le profil des motivations de fréquentation des surfaces de vente discount a sensiblement changé entre 1988 et 1995, comme on pouvait s'y attendre au vu des résultats qui précèdent, mais aussi du fait du changement de nature de l'offre. Si le prix est, sans conteste, la première motivation, toutes catégories d'âge confondues, le hard discount s'inscrit plus clairement en 1995 qu'en 1988 dans une stratégie de diversification (comme on vient de le voir pour l'hypermarché) : recherche de produits précis et proximité sont les deuxième et troisième motivations. Le critère de dépannage, qui apparaît ensuite dans la hiérarchie, est plus délicat à interpréter par rapport à la nouvelle offre : il s'agit probablement plutôt d'une permanence de l'impact des discounters de centre-ville qui doivent s'assimiler plus ou moins à des commerçants de quartier type épicerie ou supérette.

En 1988, le profil des raisons de fréquentation des surfaces de vente discount était proche de celui des supermarchés qui, peu ou prou, étaient déjà une forme de commerce de proximité, surtout en milieu urbain : c'était ainsi le regroupement des achats, le choix et la commodité qui étaient privilégiés.

Quant aux motivations des plus de 60 ans, elles diffèrent moins de l'ensemble en 1995 qu'en 1988. En 1995, ce n'est que la fin de la hiérarchie qui varie, en particulier à travers la disparition du critère de regroupement des achats. En 1988 en revanche, les six premières motivations sont les mêmes quel que soit l'âge de la personne de référence, mais la hiérarchie change : la proximité se situe avant le regroupement des achats pour les plus âgés.

Tableau 23. Principales motivations pour aller en magasin spécialisé de surgelés

motivations classées par ordre décroissant d'importance dans les citations de la population considérée

1988			1995		
ensemble	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*	*ensemble*	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*
produits précis	produits précis	choix	produits précis	produits précis	produits précis
prix	**prix**	produits précis	qualité	qualité	qualité
choix	choix	qualité	choix	choix	choix
qualité	qualité	**prix**	**prix**	**prix**	**prix**
regroupement	**regroupement**	**proximité**	**commodité**	**commodité**	**regroupement**
proximité	**proximité**	**regroupement**	**regroupement**	**regroupement**	**commodité**

Source : Enquêtes Comportements Alimentaires des Français, CRÉDOC 1988 et 1995

La fréquentation des magasins de surgelés obéit à une logique assez différente de celle qui préside à la fréquentation des autres lieux d'approvisionnement. Les raisons de fréquentation que nous avons retenues comme influençant prioritairement la mobilité locale n'apparaissent pas dans les premières places de la hiérarchie des motivations. Ainsi, pour toutes les catégories d'âge, le magasin de surgelés accentue sa spécialisation entre 1988 et 1995 : on le fréquente évidemment pour des produits précis, mais aussi pour la qualité et le choix. Ce qui n'apparaît pas encore clairement en 1988 devient évident en 1995.

Une autre évolution manifeste est représentée par la disparition du critère de proximité : dans le cadre d'une diversification de l'approvisionnement et de la forte spécialisation des magasins de surgelés, caractérisés aussi par une fréquence d'approvisionnement assez basse comme on l'a montré précédemment, la distance séparant le magasin du lieu d'habitation du ménage n'a pas plus de poids décisif dans la décision de fréquentation.

Synthèse de la hiérarchie des motivations

Pour synthétiser les raisons de fréquentation des différents types de commerces, nous pouvons recenser toutes les motivations citées par chaque ménage, tous types de commerces confondus, d'où une hiérarchie globale.

Tableau 24. Synthèse des motivations de fréquentation des différents types de commerces

motivations classées par ordre décroissant d'importance dans les citations de la population considérée

1988			1995		
ensemble	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*	*ensemble*	*moins de 60 ans*	*plus de 60 ans*
prix	**prix**	**proximité**	**prix**	**prix**	**prix**
regroupement	**regroupement**	**prix**	**regroupement**	**regroupement**	**regroupement**
choix	choix	choix	**proximité**	produits précis	**proximité**
proximité	**proximité**	**regroupement**	choix	choix	choix
commodité	**commodité**	qualité	produits précis	**proximité**	qualité
qualité	qualité	habitude	qualité	qualité	produits précis
produits précis	produits précis	**commodité**	plaisir	plaisir	**commodité**
habitude	**horaires**	produits précis	**commodité**	dépannage	habitude
horaires	plaisir	plaisir	dépannage	**commodité**	plaisir
plaisir	habitude	**horaires**	habitude	habitude	dépannage
dépannage	dépannage	accueil	**horaires**	**horaires**	accueil
accueil	accueil	dépannage	accueil	accueil	**horaires**

Source : Enquêtes Comportements Alimentaires des Français, CRÉDOC 1988 et 1995

Entre 1988 et 1995, les motivations des ménages on eu tendance à se polariser, tous âges confondus, autour des grands axes d'opinions qui sont le prix et le regroupement des achats, ainsi que, dans une moindre mesure, la proximité, surtout du fait des plus âgés.

Les motivations retenues pour expliquer la mobilité locale se scindent clairement en deux groupes au cours de la période d'étude : tandis que commodité et horaires d'ouverture sont moins importants en 1995, le prix et le regroupement des achats consolident leur importance de 1988, tandis que la proximité qui était principalement prisée par les plus de 60 ans devient un critère décisif pour l'ensemble de la population.

Ces résultats peuvent s'interpréter dans leur globalité comme une recherche accrue de rationalité dans les comportements d'approvisionnement des ménages, visible en particulier à travers la moindre importance de critères comme la commodité et les horaires d'ouverture : les ménagères **organisent et adaptent** leurs comportements en fonction des possibilités de l'offre, opérant ainsi un arbitrage assez net entre les lieux de vente en fonction des prix et de la proximité, tout en limitant au maximum la mobilité en regroupant les achats.

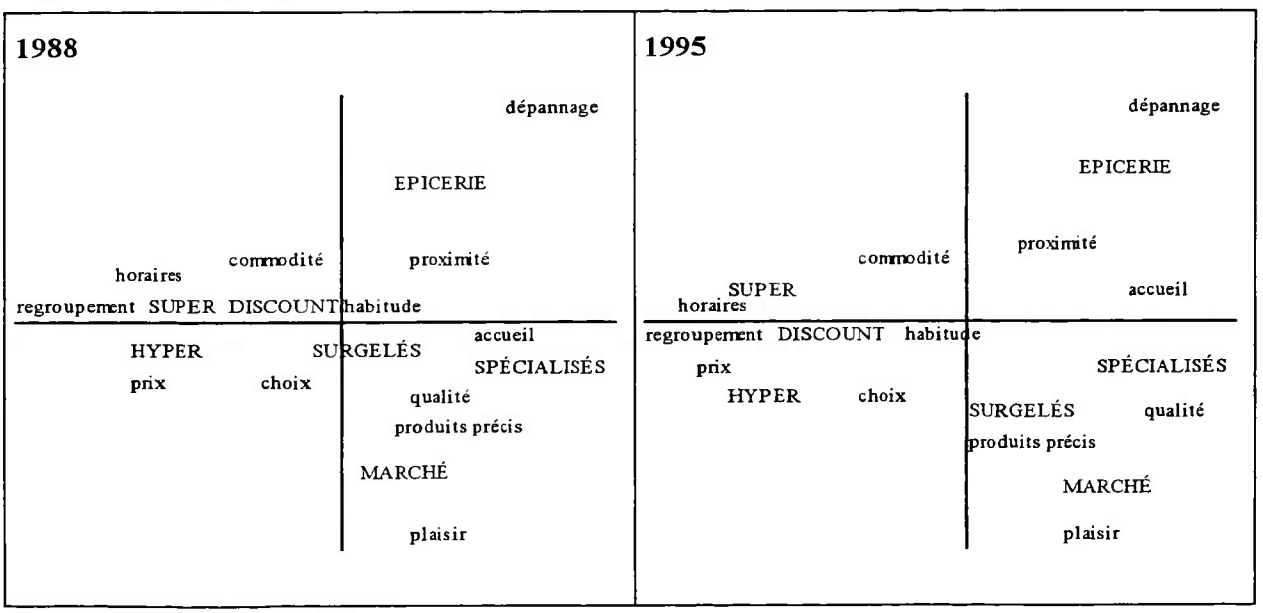
Cette rationalité est visiblement d'abord celle des plus jeunes : entre 1988 et 1995, la hiérarchie globale des motivations des ménagères de plus de 60 ans se rapproche tendanciellement de celle des moins de 60 ans. Face à ces changements de comportements des ménages certainement liés à des effets générationnels, on peut penser que la rationalité va s'accroître dans les prochaines années.

Typologie des formes de commerces et des motivations

En faisant maintenant abstraction de la hiérarchie des motivations telle qu'elle a été exploitée dans la partie précédente, il est possible d'étudier les spécificités de chaque forme de commerce en fonction des motivations qui leurs sont associées par les consommateurs.

Les deux graphes suivants donnent les résultats d'analyses factorielles effectuées sur les motivations pour fréquenter les 7 types de commerçants étudiés[4].

Figure 3. Typologie des motivations en 1988 et 1995



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

[4] La méthode mise en oeuvre est l'analyse factorielle des correspondances. On analyse le tableau de contingence croisant les motivations et les types de magasins en indiquant pour chaque croisement possible le nombre de ménages citant la motivation donnée pour le magasin donné.

Entre 1988 et 1995, la typologie des motivations et des commerces ne varie pas dans ses grands axes : une opposition très nette s'opère lors des deux années entre les commerces de proximité ou de détail (épicerie, commerçants spécialisés, marché) et les grandes et moyennes surfaces de vente (supermarché, hypermarché, discount), les magasins spécialisés en surgelés occupant une position intermédiaire. Cette opposition est aussi significative de celle qui existe entre les différentes « spécialisations » de ces commerces : d'un côté le regroupement des achats et les prix, de l'autre le dépannage, la proximité et la qualité.

Il est assez clair que ces spécialisations se sont accentuées en 1995 dans les déclarations des ménagères : les projections des magasins dans le plan factoriel ont tendance à s'éloigner de l'origine de l'espace, marquant par là un écart croissant entre les motivations pour les fréquenter et une situation « moyenne théorique ». C'est plus particulièrement le cas pour les surfaces de vente discount et surgelés : les premières se rapprochent nettement du pôle des GMS (ce qui correspond à la logique du changement de nature de l'offre entre 1988 et 1995, puisque l'on passe d'une offre de centre-ville à une offre péri-urbaine concurrente des grands hypermarchés), les secondes se rapprochent du pôle des commerces spécialisés de proximité (ce qui est là aussi logique, les surfaces de vente de surgelés étant justement utilisées de plus en plus parce qu'elles proposent un type de produit bien spécifique, plus que pour d'autres raisons).

Diversification des modes d'approvisionnement

Les données de fréquentation qui précèdent montrent, pour chaque type de magasin alimentaire, une évolution, positive ou négative de la fréquence d'approvisionnement entre 1988 et 1995. Le tableau suivant récapitule ces données.

Tableau 25. Récapitulation des fréquences d'approvisionnement

en %

Type de magasin	Fréquentation en... 1988		1995
marché	61,5	⇨	60,6
épicerie, supérette	56,3	⇘	50,8
supermarché	68,8	⇗	75,3
hypermarché	48,7	⇗	65,3
surface de vente "discount"	11,2	⇗	32,1
magasins de surgelés	14,1	⇗	22,8
livraison à domicile	17,1	⇨	19,0

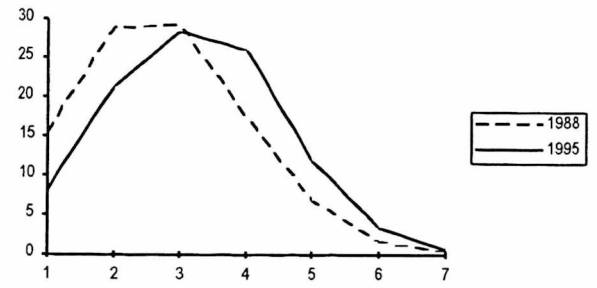
Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Alors que seulement trois types de magasins voient leur taux de fréquentation diminuer ou rester plutôt stable entre 1988 et 1995, toutes les autres formes de commerces connaissent une croissance rapide de leur fréquentation au cours de la même période. Ce fait permet de supposer qu'il existe une augmentation globale de la diversification des modes d'approvisionnement, telle qu'elle peut être mesurée par le simple comptage du nombre de commerces alimentaires fréquentés par le même ménage.

Les résultats suivants confirment cette hypothèse. En effet, si l'on recense pour chaque ménage le nombre de types de magasins utilisés, nous obtenons une distribution qui se « décale » vers la droite entre 1988 et 1995.

Tableau 26. Distribution du nombre de magasins fréquentés

1988		1995	
un	15,3%	un	8,4%
deux	29,0%	deux	21,3%
trois	29,1%	trois	28,3%
quatre	17,4%	quatre	25,9%
cinq	6,9%	cinq	12,0%
six	1,8%	six	3,5%
sept	0,5%	sept	0,6%
	100,0%		100,0%



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Guide de lecture : en 1988, 15,4% des ménagères enquêtées ne fréquentaient qu'un seul type de commerce alimentaire. Elles ne sont plus que 8,3% dans ce cas en 1995.

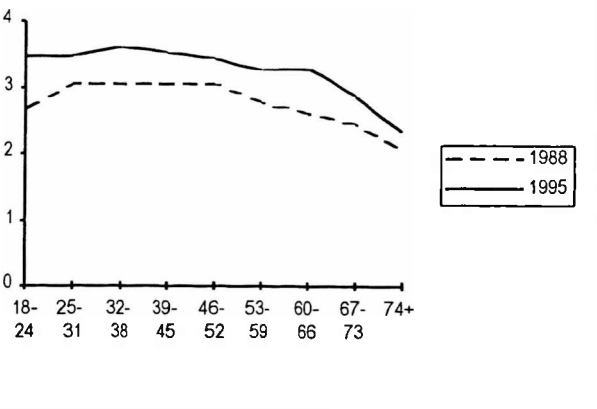
Globalement, en 1988, le nombre moyen de formes de commerces utilisées est de 2,8 tandis qu'il s'élève à 3,3 en 1995.

Cette analyse peut être affinée par l'examen des taux d'évolution du nombre de commerces fréquentés selon l'âge et la génération, selon que l'on suit une coupe de la population respectivement longitudinale ou transversale.

Le tableau suivant montre la décomposition que l'on peut faire de la croissance globale de la diversification de l'approvisionnement selon l'âge des chefs de ménage.

Tableau 27. Évolution du nombre de commerces utilisés par tranche d'âge du chef de ménage

Age	1988	1995	Évolution
18-24 ans	2,7	3,5	+30,0%
25-31 ans	3,1	3,5	+13,8%
32-38 ans	3,0	3,6	+18,4%
39-45 ans	3,0	3,5	+15,8%
46-52 ans	3,0	3,4	+12,5%
53-59 ans	2,8	3,2	+17,0%
60-66 ans	2,6	3,3	+25,7%
67-73 ans	2,5	2,9	+17,1%
74 ans et +	2,1	2,3	+12,6%
Ensemble	2,8	3,3	+16,9%



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Pour chaque année d'enquête, le nombre de types de magasins fréquentés est croissant puis décroissant avec l'âge (l'articulation se situe entre 45 et 50 ans, et c'est aussi dans cette tranche d'âge que le nombre de types de commerces est le moins variable). Ce phénomène est plus prononcé en 1995 qu'il ne l'était en 1988.

Entre les deux dates d'enquête, le nombre moyen de magasins fréquentés connaît une croissance pour toutes les tranches d'âges considérées. Toutefois, cette croissance globale cache des disparités d'évolutions, avec en particulier des taux de croissance nettement plus élevés pour les ménages dont le chef de famille est âgé de 50 à 70 ans.

Il serait néanmoins hasardeux d'affirmer que le taux de croissance suit le même type d'évolution que le nombre de magasins fréquentés lui-même. La variabilité de ce taux est manifeste, avec en particulier un rattrapage des 18-24 ans par rapport aux 25-31 ans, l'écart entre les deux tranches d'âge considérées n'étant plus significatif en 1995 alors qu'il l'est nettement en 1988.

Seuls les 46-52 ans et les 74 ans et plus connaissent un taux de croissance très sensiblement inférieur au taux global déterminé sur l'ensemble de la population.

L'analyse par générations permet de mettre en avant un certain nombre de faits supplémentaires, comme le montre le tableau suivant.

Tableau 28. Évolution du nombre de commerces utilisés par génération du chef de ménage

Génération	1988	1995	Évolution
1964-1970	2,7	3,5	+30,0%
1957-1963	3,1	3,6	+18,0%
1950-1956	3,0	3,5	+15,5%
1943-1949	3,0	3,4	+12,9%
1936-1942	3,0	3,2	+6,6%
1929-1935	2,8	3,3	+18,4%
1922-1928	2,6	2,9	+10,3%

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Cette analyse prouve que la diversification qui a eu lieu entre les deux dates d'enquête a été inégale selon les générations, le taux de croissance qui la mesure étant de moins en moins élevé pour les

générations nées après 1936. Ceci implique que l'on passe d'une situation relativement homogène en 1988 (on observe des nombres moyens de commerces fréquentés comparables pour les générations nées entre 1936 et 1963) à une nouvelle situation en 1995 où le nombre de magasins fréquentés décroît assez régulièrement avec l'âge des individus.

L'émergence d'une diversification des approvisionnements alimentaires entre 1988 et 1995 s'illustre donc par des changements de comportements inégaux selon les générations. Ce sont les générations d'individus les plus jeunes qui ont été à l'origine de ce phénomène.

Toutefois, il est remarquable que les ménages dont la personne de référence a passé le seuil des 60 ans entre ces deux dates (génération 1929-1935) est aussi celle qui a pratiqué l'une des diversifications de ses modes d'approvisionnement les plus importantes, avec un taux de croissance du nombre moyen de magasins fréquentés comparable à ceux des générations nées entre 1950 et 1963.

On assiste donc, entre 1988 et 1995, à l'entrée en retraite d'une génération d'individus qui adoptent un comportement différent de celui des anciens retraités en matière d'approvisionnement.

Le temps consacré aux courses

Les données des enquêtes du CRÉDOC sur les Comportements Alimentaires permettent de connaître le temps moyen passé par l'ensemble des membres des ménages pour les courses alimentaires. Il s'agit d'un temps perçu et déclaré, et non d'un temps objectivement mesuré.

Entre 1988 et 1995, le temps consacré aux courses a globalement diminué, passant de 2h40 à 2h29. L'analyse de ce phénomène par tranches d'âge montre que la diminution du temps est partagée par toutes les classes d'âges ou presque mais qu'elle est en revanche très inégale selon les générations considérées.

Tableau 29. Temps hebdomadaire consacré aux courses selon l'âge du chef de ménage

Age	1988		1995	Évolution
18-24 ans	2 h 10 mn	↘	2 h 1 mn	-9 mn
25-31 ans	2 h 16 mn	↘	2 h 10 mn	-6 mn
32-38 ans	2 h 41 mn	↘	2 h 14 mn	-27 mn
39-45 ans	2 h 48 mn	↘	2 h 34 mn	-14 mn
46-52 ans	2 h 41 mn	↘	2 h 24 mn	-17 mn
53-59 ans	2 h 41 mn	↗	2 h 45 mn	+4 mn
60-66 ans	3 h 1 mn	↘	2 h 48 mn	-13 mn
67-73 ans	3 h 4 mn	↘	2 h 37 mn	-27 mn
74 ans et +	2 h 27 mn	↗	2 h 36 mn	+9 mn

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Pour toutes les tranches d'âge du chef de ménage, le temps consacré aux courses diminue, surtout pour ceux âgés de 30 à 50 ans, et de plus de 60 ans. On remarquera toutefois que les plus de 75 ans connaissent une légère augmentation de ce temps hebdomadaire.

Tableau 30. Temps hebdomadaire consacré aux courses selon la génération du chef de ménage

Génération	1988		1995	Évolution
1964-1970	2 h 10 mn	⇨	2 h 10 mn	0 mn
1957-1963	2 h 16 mn	⇘	2 h 14 mn	-2 mn
1950-1956	2 h 41 mn	⇘	2 h 34 mn	-7 mn
1943-1949	2 h 48 mn	⇘	2 h 24 mn	-24 mn
1936-1942	2 h 41 mn	⇗	2 h 45 mn	+4 mn
1929-1935	2 h 41 mn	⇗	2 h 48 mn	+7 mn
1922-1928	3 h 1 mn	⇘	2 h 37 mn	-24 mn

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Les évolutions que l'on peut observer dans les comportements moyens des générations étudiées entre 1988 et 1995 sont de deux types, selon qu'elles marquent une stabilité ou une diminution faible du temps consacré aux courses ou bien une diminution sensible:

1. les générations nées entre 1929 et 1970, à l'exception de 1943-1949, ont déclaré passer des temps à peu près équivalents pour faire leurs courses lors des deux vagues d'enquête ; les plus âgés, qui sont aussi ceux qui sont entrés en retraite pendant la période d'étude, ont même eu une faible tendance à l'augmentation de ce temps.
2. les générations 1943-1949 et 1922-1928 ont très fortement diminué le temps hebdomadaire consacré aux courses dans le ménage, avec un gain de temps de l'ordre de 30 minutes.

Ces phénomènes montrent ainsi que la force de l'habitude reste importante pour une grande partie de la population, y compris pour la génération qui a pris sa retraite entre 1988 et 1995.

Les arbitrages des ménagères

Croissance du nombre de lieux d'approvisionnements, diminution du nombre de déplacements pour les courses et du temps déclaré consacré aux courses par le ménage... Ce sont là autant de tendances paradoxales de l'évolution du comportement des ménages qui méritent d'être qui méritent d'être expliquées au delà de la simple description de chaque phénomène pris indépendamment.

La conjugaison de ces trois facteurs peut s'expliquer brutalement par un changement général des modes de transports adoptés par les ménagères pour faire leurs courses. Il est ainsi évident que la part de l'automobile croît, comme le montrent les données des enquêtes « transports » de l'INSEE de même que celles du CRÉDOC et que son utilisation peut constituer un élément d'explication de ces tendances. On ne saurait toutefois exclure sans étude supplémentaire un changement de la structure des comportements, et en particulier des liaisons qui existent entre les différents facteurs déterminant les déplacements pour les courses.

A ce titre, nous allons nous intéresser aux trois variables dont les évolutions viennent d'être détaillées dans les paragraphes précédents :

- la fréquence hebdomadaire des approvisionnements du ménage, toutes formes de commerces confondues,
- le nombre de déplacements effectués chaque semaine pour faire les courses par les membres du ménage,
- le temps utilisé pour faire les courses.

Ces trois variables rendent compte de phénomènes continus, il est donc possible de dresser une matrice des corrélations pour chaque année d'enquête.

Tableau 31. Corrélations entre les variables déterminant les approvisionnements alimentaires

1988	nb appro.	nb comm.	temps
nb approvis.	1		
nb commerces	0,33	1	
temps	0,26	0,13	1

1995	nb appro.	nb comm.	temps
nb approvis.	1		
nb commerces	0,40	1	
temps	0,30	0,10	1

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Toutes les corrélations deux-à-deux sont positives : ce résultat était logique, puisque l'on pouvait penser *a priori* que l'augmentation du nombre de commerce peut être liée à celle du nombre d'approvisionnements pour une même année, tandis que ces deux variables sont très logiquement liées positivement à une augmentation du temps passé à faire les courses. On notera toutefois que les liens mis en évidence avec la variable de fréquence d'approvisionnement sont plus forts en 1995 qu'ils ne l'étaient en 1988.

En dépit des changements de comportements entre 1988 et 1995, la nature du lien entre ces trois variables de connaît donc pas de grand bouleversement, la logique des arbitrages reste la même.

L'analyse de ces liens peut être renforcée par l'application d'une modélisation linéaire. Nous nous proposons de spécifier un modèle de régression du nombre d'approvisionnements hebdomadaires sur le nombre de commerces fréquentés et le temps consacré aux courses, en 1988 et en 1995. Cette modélisation repose sur l'hypothèse qu'il est possible d'expliquer le nombre d'approvisionnements hebdomadaires par une combinaison linéaire du nombre de commerces fréquentés f et le temps t consacré aux courses, et de ces seules variables. Toutefois, quel que soit le résultat de cette modélisation, il n'est pas exclu que d'autres facteurs interviennent, ce que nous chercherons à montrer.

Le modèle s'écrit comme suit : $n_i = c_i + \alpha_i f_i + \beta_i t_i + \varepsilon_i \ , i \in \{1988,1995\}$

Les coefficients de ce modèle sont estimés par les mco, sous les hypothèses habituelles.

Les deux statistiques de Fisher associées aux deux régressions sont largement significatives, de même que les statistiques de Student pour le test de significativité des coefficients.

Tableau 32. Résultats des modèles d'arbitrage en 1988 et 1995

régression du nombre d'approvisionnements	**1988** (F=147)	**1995** (F=225)
constante	1,055 (0,153)	0,378 (0,139)
nb de commerces	0,632 (0,049)	0,618 (0,038)
temps	0,285 (0,03)	0,343 (0,029)

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Si l'on tient compte des intervalles de confiance, ces résultats montrent que l'augmentation du nombre de commerces fréquentés a le même effet moyen sur le nombre d'approvisionnements en 1988 comme en 1995, c'est-à-dire que la fréquentation d'un nouveau commerce entraîne en moyenne un peu plus de 0,6 déplacement hebdomadaire supplémentaire. La même régression sans prise en compte du temps donne un résultat identique, c'est-à-dire une quasi stabilité entre 1988 et 1995.

En revanche, le coût du temps semble avoir significativement changé entre les deux dates d'enquête : si en 1988, une heure supplémentaire conduisait à 0,29 déplacement supplémentaire, cette quantité s'élève à 0,34 en 1995. Un modèle spécifié sur un échantillon plus large tel que celui de les enquêtes « Transports » de l'INSEE devra permettre de valider cette hypothèse d'une augmentation du coût du temps.

A ce phénomène s'ajoute l'évolution de la valeur du terme constant des modèles estimés pour 1988 et 1995 : sa valeur est trois fois moindre en 1995, évolution qui ne peut s'expliquer que par l'intervention de facteurs exogènes. La diminution du nombre moyen de déplacements s'explique donc globalement par le changement d'attitude par rapport au temps d'une part, et d'autre part ces facteurs exogènes qu'il reste à déterminer.

Pour cela, une indication peut être donnée par la recherche de corrélations entre le terme résiduel du modèle et d'autres variables. Au vu des résultats généraux sur l'évolution des transports, le facteur de l'âge est naturellement candidat à cette identification, de même que le fait d'utiliser une automobile pour faire les courses (c'est-à-dire pour se rendre dans au moins l'un des types de magasins fréquentés). Pour identifier une liaison entre ces facteurs et le phénomène étudié, une

méthode suffisante consiste à calculer la moyenne du terme résiduel du modèle pour les catégories de ménages considérées : s'il y avait parfaite indépendance, cette moyenne est nulle.

Les tableaux suivants donnent les résultats de cette recherche.

Tableau 33. Résidus du modèle d'arbitrage en fonction de l'âge

	1988		1995	
	moyenne erreur stand.	Student*	moyenne erreur stand.	Student*
<24	0,019 1,059	0,9861	-0,089 0,186	0,6315
25-31	-0,456 0,454	0,3169	-0,452 0,108	0,0001
32-38	-0,131 0,494	0,7908	-0,020 0,124	0,8709
39-45	-0,330 0,536	0,5389	-0,071 0,113	0,5305
46-52	-0,188 0,647	0,7725	0,062 0,139	0,6541
53-59	-0,050 0,585	0,9315	0,180 0,193	0,3533
60-66	0,312 0,654	0,6336	-0,029 0,140	0,8368
67-73	0,593 0,895	0,5090	0,064 0,145	0,6593
74+	0,558 0,987	0,5729	0,342 0,176	0,0543

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

* on indique dans les tableaux la probabilité de se trouver dans la zone de rejet du test de Student (nullité de la moyenne).

Tableau 34. Résidus du modèle d'arbitrage en fonction de l'utilisation de la voiture

	1988		1995	
	moyenne **erreur stand.**	**Student***	**moyenne** **erreur stand.**	**Student***
oui	-0,368 0,210	0,0795	-0,179 0,046	0,0001
non	1,205 0,547	0,0284	1,193 0,157	0,0001

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

* on indique dans les tableaux la probabilité de se trouver dans la zone de rejet du test de Student (nullité de la moyenne).

Cette analyse prouve que l'âge n'a pas d'influence significative directe dans la modélisation. En revanche, le fait de se déplacer en voiture influe sur le nombre de déplacements hebdomadaires pour faire les courses, de manière très significative en 1995. Le résidu est négatif pour les ménages qui se déplacent en voiture, c'est-à-dire que l'utilisation de la voiture entraîne chez ces ménage une surestimation par le modèle d'arbitrage du nombre de leurs déplacements hebdomadaires pour les courses.

Les arbitrages des ménagères entre déplacements, diversifications et temps de transport sont finalement marqués, entre 1988 et 1995, par une réévaluation du coût du temps qui semble avoir été rendue possible par le développement de l'automobile. Ceci nous amène donc maintenant à l'étude des attitudes des ménages face aux modes de transports pour faire les courses dans les différentes formes de commerces et, donc, à l'évolution des choix en la matière.

LIAISON ENTRE COMMERCES ET MODES DE TRANSPORT

Dans cette partie, nous étudions le mode de transport choisi habituellement par les ménages pour leur approvisionnement alimentaire, sans chercher dans cette première approche à expliquer quels sont les déterminants de ce choix.

Les quatre modes de transport étudiés sont la marche à pied, l'automobile, les transports en commun et les deux roues (bicyclettes et vélomoteurs).

Cette analyse repose sur la prise en compte de deux indicateurs :

- une variable d'utilisation habituelle de chaque type de transport pour au moins un type de magasin,

- une variable indiquant le mode de transport principalement utilisé par le ménage pour faire les courses, calculé en déterminant le nombre de déplacements hebdomadaires effectués pour l'approvisionnement en utilisant chacune des quatre sortes de transport. Il n'est pas tenu compte de la distance parcourue ni du temps passé dans le transport, le champ des données du Crédoc sur les comportements alimentaires ne permettant pas d'accéder à ces informations.

Analyse générale des modes de transports utilisés

Entre 1988 et 1995, l'événement marquant de l'évolution des déplacements associés à l'approvisionnement alimentaire est l'augmentation générale de l'utilisation de l'automobile, le plus souvent au détriment de la pratique de la marche à pied.

Cette évolution est tout à fait cohérente avec les observations qui précèdent sur la fréquentation des différents modes de distribution, c'est-à-dire une augmentation sensible de la fréquentation de commerces tels que les hypermarchés et les surfaces « discount », en périphérie des villes et à des rythmes plus espacés.

L'étude des taux de pratiques globales des quatre modes de transport se base sur la simple déclaration par la ménagère interrogée de l'utilisation d'un des modes de transport pour au moins un des commerces étudiés. On peut ainsi montrer que la marche à pied reste encore souvent pratiquée par l'ensemble de la population pour tous les types de commerces fréquentés. Même si sa part baisse, passant des deux tiers des ménages à la moitié, ce taux reste élevé, quand bien même l'automobile est utilisée par 90% des ménages pour faire leurs courses dans au moins l'un des types de commerces étudiés en 1995.

Ce comportement général entraîne une augmentation du nombre de magasins fréquentés, comme le montre le tableau suivant, et il influe aussi sur la fréquence des approvisionnements : l'utilisation de la voiture entraîne un approvisionnement moins fréquent, ce qui est bien entendu cohérent avec les résultats de la modélisation qui précède.

Tableau 35. Utilisation de la voiture et fréquence d'approvisionnement

Nombre d'approvisionnements hebdomadaires	1988	1995
utilisation de la voiture	4,2	3,1
pas d'utilisation de la voiture	4,6	3,8

Nombre de magasins fréquentés	1988	1995
utilisation de la voiture	3,1	3,4
pas d'utilisation de la voiture	3,8	2,6

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

L'utilisation de la voiture entraîne un gain du nombre d'approvisionnements hebdomadaires de l'ordre de 9% en 1988 contre 18% en 1995. L'extension de l'usage de l'automobile induit donc un changement très net de la mobilité locale pour l'approvisionnement alimentaire.

En revanche, le nombre de magasins fréquentés varie différemment en 1988 et en 1995 selon l'utilisation de l'automobile. Deux logiques rationnelles prévalent aux deux dates : en 1988, la voiture permet de fréquenter moins de types de commerces, en 1995 au contraire elle permet de mieux gérer la volonté de diversification des sources d'approvisionnement.

Ces deux résultats permettent de retrouver l'idée d'une rationnalisation croissante des comportements des ménages : l'utilisation de la voiture permet d'effectuer moins de déplacements tout en diversifiant les lieux d'approvisionnement.

Si on ne s'intéresse maintenant qu'au mode de transport principalement utilisé pour les courses par les ménages, la part de l'automobile devient prépondérante : elle est le mode de déplacement majoritaire de 66% des ménages, tandis que la marche à pied est majoritaire chez 21% d'entre eux (on ne tient compte ici que des majorités strictes). Cette utilisation de la voiture est d'autant plus forte qu'elle est très proche du taux d'équipement des ménages (76% des ménages possèdent au moins une voiture en 1992, d'après les données INSEE des comptes de la Nation). Elle serait encore plus forte si on ne considérait que les ménages motorisés. Le taux d'utilisation majoritaire de la voiture selon l'âge semble par conséquent suivre la même évolution que le taux d'équipement : croissant puis décroissant avec l'âge, en hausse générale entre 1988 et 1995. Parallèlement, le taux de pratique de la marche à pied évolue de manière inverse, ce qui laisse supposer l'existence d'une substitution entre voiture et marche à pied entre 1988 et 1995.

L'influence de l'utilisation majoritaire de la voiture sur les modes d'approvisionnements est différente du cas précédent. Si le nombre de magasins fréquentés n'est pas très différent de la moyenne, les ménages qui utilisent majoritairement la voiture s'approvisionnent en moyenne une fois de moins que les autres chaque semaine.

Tableau 36. Utilisation majoritaire de la voiture et fréquence d'approvisionnement

Nombre d'approvisionnements hebdomadaires	1988	1995
utilisation majoritaire de la voiture	3,9	2,9
pas d'utilisation majoritaire de la voiture	4,7	3,8

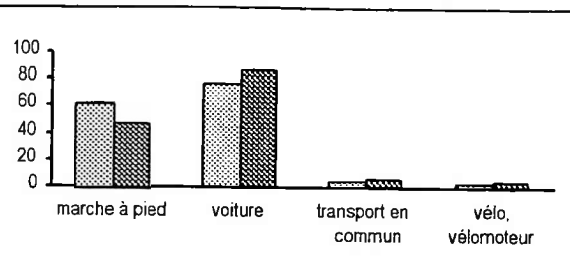
Nombre de magasins fréquentés	1988	1995
utilisation majoritaire de la voiture	2,9	3,3
pas d'utilisation majoritaire de la voiture	2,7	3,1

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Tableau 37. Taux de pratique des différents modes de transports

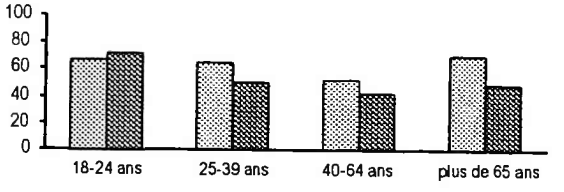
Modes de transport utilisés par l'ensemble de la population (pour au moins un type de magasin)

1988	1995
marche à pied 62,0	marche à pied 48,1
voiture 76,9	voiture 86,9
transport en commun ..4,9	transport en commun ..6,0
vélo, vélomoteur 3,9	vélo, vélomoteur 4,1



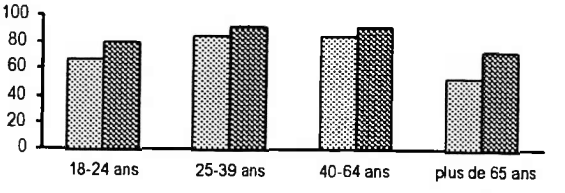
Pratique de la marche à pied selon l'âge

1988	1995
18-24 ans.....67,3	18-24 ans.....72,9
25-39 ans.....64,9	25-39 ans.....50,8
40-64 ans.....53,0	40-64 ans.....42,8
plus de 65 ans.....71,3	plus de 65 ans.....49,7



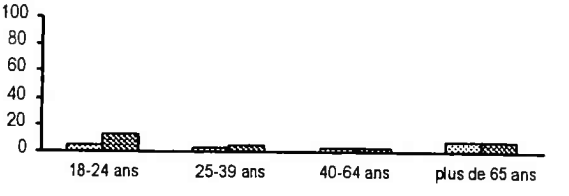
Utilisation de la voiture selon l'âge

1988	1995
18-24 ans.....67,5	18-24 ans.....79,6
25-39 ans.....84,8	25-39 ans.....91,1
40-64 ans.....86,0	40-64 ans.....92,4
plus de 65 ans.....54,1	plus de 65 ans.....74,1



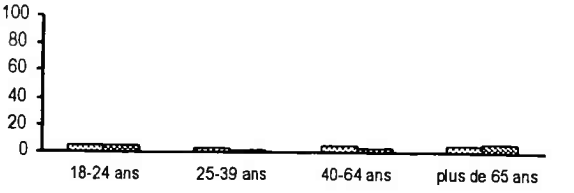
Usage des transports en commun

1988	1995
18-24 ans.....5,2	18-24 ans.....12,8
25-39 ans.....3,8	25-39 ans.....5,5
40-64 ans.....3,3	40-64 ans.....4,0
plus de 65 ans.....8,7	plus de 65 ans.....8,7



Utilisation d'un vélo ou vélomoteur

1988	1995
18-24 ans.....4,6	18-24 ans.....4,7
25-39 ans.....2,5	25-39 ans.....2,4
40-64 ans.....4,8	40-64 ans.....4,0
plus de 65 ans.....4,1	plus de 65 ans.....6,0

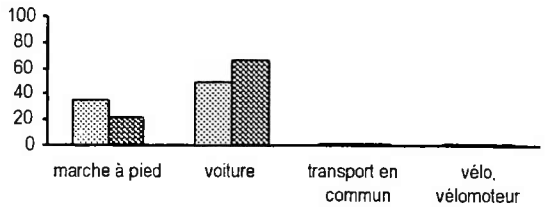


Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Tableau 38. Les modes de transports dominants

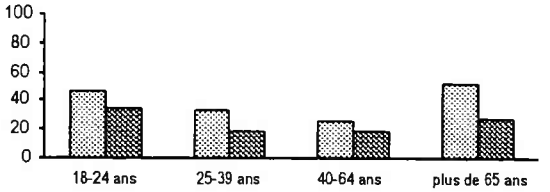
Modes de transport utilisés de manière dominante par l'ensemble de la population

1988	1995
marche à pied..... 35,6	marche à pied..... 21,3
voiture..... 49,1	voiture..... 66,2
transport en commun.. 1,2	transport en commun.. 1,4
vélo, vélomoteur..... 1,9	vélo, vélomoteur..... 1,5



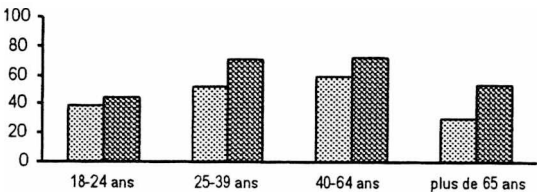
Pratique dominante de la marche à pied selon l'âge

1988	1995
18-24 ans..... 45,9	18-24 ans..... 35,0
25-39 ans..... 33,0	25-39 ans..... 18,4
40-64 ans..... 25,6	40-64 ans..... 18,3
plus de 65 ans..... 52,8	plus de 65 ans..... 27,3



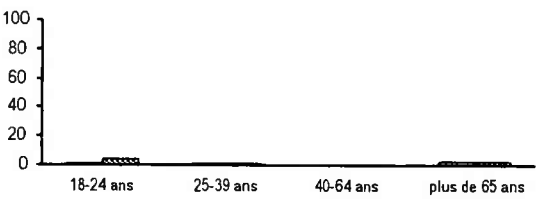
Utilisation dominante de la voiture selon l'âge

1988	1995
18-24 ans..... 39,4	18-24 ans..... 44,8
25-39 ans..... 52,7	25-39 ans..... 70,8
40-64 ans..... 59,4	40-64 ans..... 72,5
plus de 65 ans..... 30,2	plus de 65 ans..... 54,0



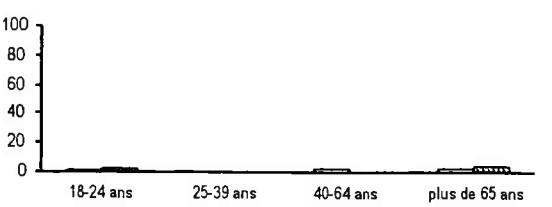
Usage dominant des transports en commun

1988	1995
18-24 ans..... 0,9	18-24 ans..... 4,1
25-39 ans..... 0,9	25-39 ans..... 1,2
40-64 ans..... 0,7	40-64 ans..... 0,7
plus de 65 ans..... 2,3	plus de 65 ans..... 2,4



Utilisation dominante d'un vélo ou vélomoteur

1988	1995
18-24 ans..... 1,1	18-24 ans..... 3,2
25-39 ans..... 0,2	25-39 ans..... 0,2
40-64 ans..... 2,7	40-64 ans..... 0,7
plus de 65 ans..... 3,2	plus de 65 ans..... 4,1



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Les données qui précèdent donnent donc une quantification de la substitution entre pratique de la marche à pied et utilisation de l'automobile entre 1988 et 1995, phénomène auquel toute la population contribue quelles que soient les tranches d'âge considérées.

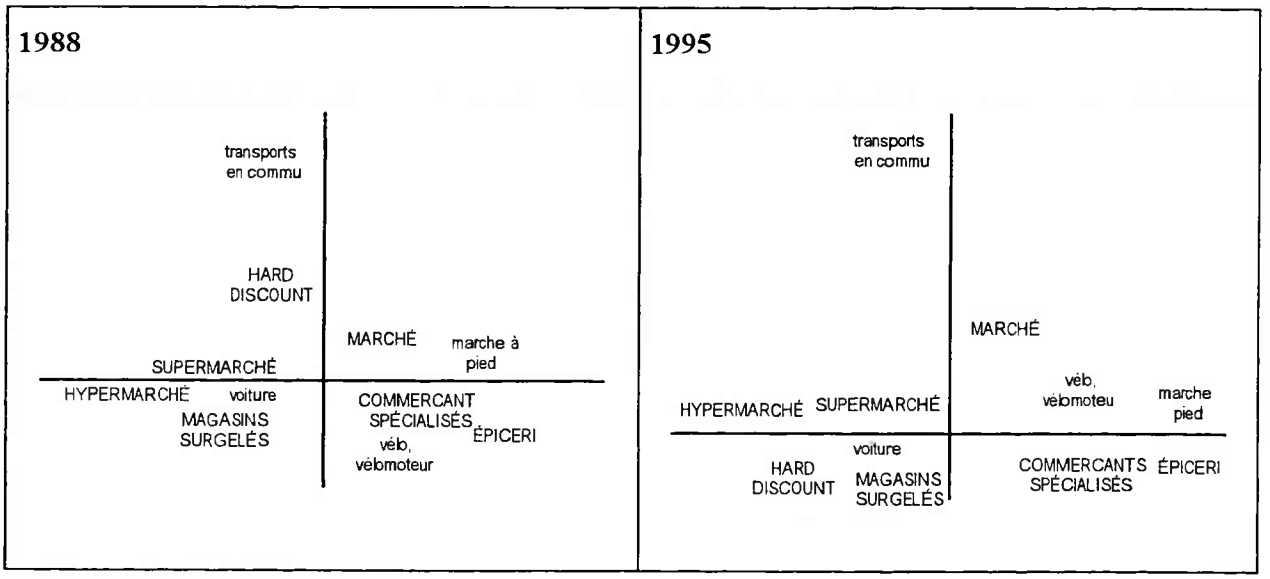
Toutefois, il est notable que ce sont bien les plus de 65 ans qui contribuent le plus à cette évolution, avec les plus sensibles évolutions des différents taux de choix des modes de transports. En particulier, la forte progression de l'utilisation de la voiture dans cette catégorie d'âge confirme l'influence probable des conditions de vie (amélioration des conditions de santé, possession du permis de conduire plus fréquente...).

Typologie des modes de déplacement

Avant de rentrer dans le détail d'une analyse des déplacements selon les types de commerces fréquentés, nous pouvons étudier les corrélations principales qui apparaissent lorsque l'on prend en compte l'ensemble de l'information disponible dans les enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français en 1988 et 1995.

Les deux graphes suivants donnent les résultats d'analyses factorielles effectuées sur les données de déplacement pour faire les courses, dans les 7 types de commerçants étudiés[5].

Figure 4. Typologie des modes de transport en 1988 et 1995



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Il y a une faible évolution de la structure des pratiques entre 1988 et 1995, puisque l'on voit bien que les deux graphes opposent de la même manière, sur le premier axe, les commerces dans lesquels on se rend surtout à pied ou en vélo (marché, épicerie ou commerçant spécialisé) à ceux où l'on se rend plutôt en voiture (hypermarché, supermarché, magasins de surgelés, hard discount).

[5] La méthode mise en oeuvre est l'analyse factorielle des correspondances. On analyse le tableau de contingence croisant les modes de transports et les types de magasins en indiquant pour chaque croisement possible le nombre de ménages qui utilisent le mode de transport donné pour le magasin donné.

Les utilisations des transports en commun n'apparaissent pas vraiment être liées à l'une ou l'autre des deux catégories de commerces, ce qui tendrait à prouver que l'usage des transport en commun relève plus d'un choix général de déplacement plus que d'une quelconque praticité adaptée à un type de commerce particulier.

L'évolution la plus sensible que révèlent ces deux graphes concerne le cas du hard discount qui se rapproche du pôle des transports en automobile. Ceci s'explique par le développement important de nouveaux magasins de hard-discount en périphérie des villes (type Lidl ou Aldi) alors qu'en 1988 existaient surtout des enseignes de centre ville tel Ed.

Les idées globales que l'on peut par conséquent tirer dans une première approche des types de transports utilisés pour faire les courses sont les suivantes :

- il y a une très nette opposition entre la voiture et la marche à pied, associées chacune à des commerces bien typés ;

- cette opposition perdure au delà d'une substitution croissante, entre 1988 et 1995, de la voiture à la marche ;

- la marche à pied et la pratique du vélo participent de la même logique, en association avec des commerces de proximité ;

- les transports en commun sont en général plutôt utilisés, sans association particulière à un type de commerce.

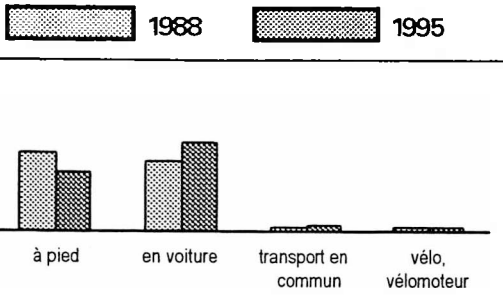
Analyse par type de magasin

Les pages qui suivent donnent, pour chaque type de magasin fréquenté, la part observée en 1988 et 1995 de chacun des modes de transport étudiés, cette part étant calculée à partir de la population des seuls ménages fréquentant chaque type de magasin.

Toutes ces données doivent bien entendu être analysées en gardant à l'esprit les données de fréquentation déterminées dans la partie précédente.

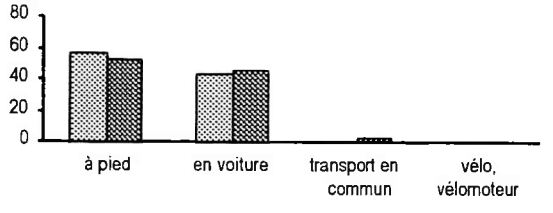
Tableau 39. Modes de transport pour aller au marché

Ensemble de la population



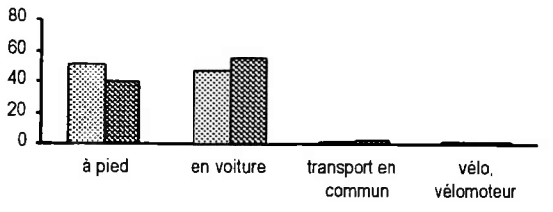
1988	1995
à pied 50,3	à pied 37,1
en voiture 44,1	en voiture 56,6
transport en commun.. 3,4	transport en commun.. 3,5
vélo, vélomoteur 2,2	vélo, vélomoteur 2,8

18-24 ans



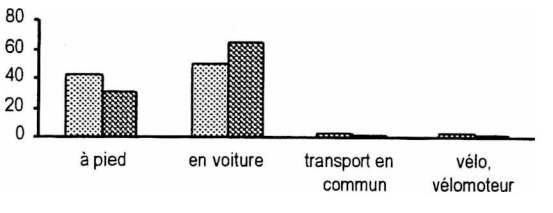
1988	1995
à pied 56,9	à pied 51,8
en voiture 43,1	en voiture 45,0
transport en commun.. 0,0	transport en commun.. 3,2
vélo, vélomoteur 0,0	vélo, vélomoteur 0,0

25-39 ans



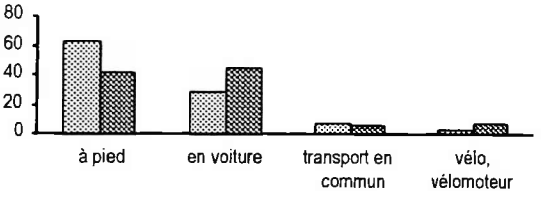
1988	1995
à pied 50,5	à pied 40,1
en voiture 47,1	en voiture 55,7
transport en commun.. 1,8	transport en commun.. 3,4
vélo, vélomoteur 0,7	vélo, vélomoteur 0,8

40-64 ans



1988	1995
à pied 42,8	à pied 31,4
en voiture 50,9	en voiture 64,5
transport en commun.. 2,8	transport en commun.. 2,1
vélo, vélomoteur 3,5	vélo, vélomoteur 2,1

plus de 65 ans



1988	1995
à pied 61,8	à pied 42,0
en voiture 27,7	en voiture 44,4
transport en commun.. 7,7	transport en commun.. 6,3
vélo, vélomoteur 2,8	vélo, vélomoteur 7,3

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Le marché

Si la fréquentation du marché est restée stable entre 1988 et 1995 (*cf.* page 33), le mode de transport dominant des ménagères a profondément changé au cours de la période. En 1988, la moitié des personnes allant au marché faisaient de la marche à pied, et 44% prenaient leur voiture, alors qu'en 1995 la tendance s'est renversée, plus de la moitié utilisant la voiture.

Cette évolution est contrastée selon les âges des chefs de ménage : les plus jeunes (moins de 25 ans) continuent en majorité à marcher, tandis que le renversement de tendance est beaucoup plus sensible chez les âgés.

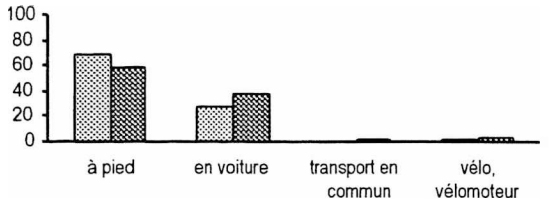
La progression de l'utilisation de la voiture est la plus forte chez les plus de 65 ans (gain de 15 points entre 1988 et 1995) ; ceux-ci utilisent toujours moins que les autres la voiture mais ils ne sont plus ceux qui vont le plus souvent au marché à pied. Il restera à déterminer si ce phénomène est plutôt dû à la disparition des marchés dans les bourgs isolés et à leur meilleure résistance dans les villes.

L'utilisation des transports en commun ou des bicyclettes reste globalement stable dans l'ensemble de la population et limitée (environ 6% des choix). Il faut noter la place assez importante des transports en commun chez les plus de 65 ans, ainsi que la progression chez eux de l'utilisation de la bicyclette, celle-ci n'étant guère utilisée par les moins de 40 ans.

Tableau 40. Modes de transport pour aller aux épiceries ou supérettes

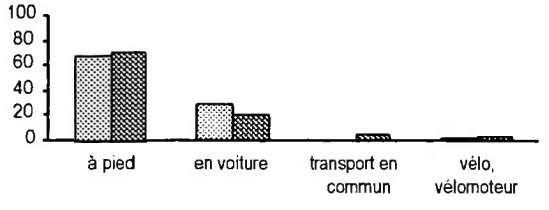
Ensemble de la population

1988	1995
à pied 69,4	à pied 57,8
en voiture 27,7	en voiture 37,2
transport en commun.. 0,5	transport en commun.. 2,0
vélo, vélomoteur 2,4	vélo, vélomoteur 3,1



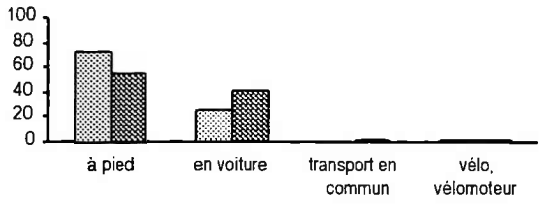
18-24 ans

1988	1995
à pied 68,1	à pied 71,4
en voiture 29,8	en voiture 21,4
transport en commun.. 0,0	transport en commun.. 4,4
vélo, vélomoteur 2,1	vélo, vélomoteur 2,8



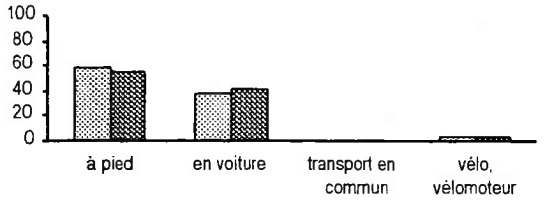
25-39 ans

1988	1995
à pied 72,1	à pied 56,0
en voiture 25,9	en voiture 40,7
transport en commun.. 0,3	transport en commun.. 2,2
vélo, vélomoteur 1,8	vélo, vélomoteur 1,2



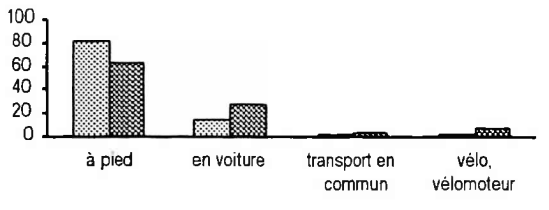
40-64 ans

1988	1995
à pied 58,9	à pied 55,2
en voiture 37,8	en voiture 41,4
transport en commun.. 0,5	transport en commun.. 0,6
vélo, vélomoteur 2,9	vélo, vélomoteur 2,9



plus de 65 ans

1988	1995
à pied 81,3	à pied 62,1
en voiture 15,1	en voiture 27,8
transport en commun.. 1,0	transport en commun.. 3,7
vélo, vélomoteur 2,7	vélo, vélomoteur 6,5



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Les épicerie et supérette

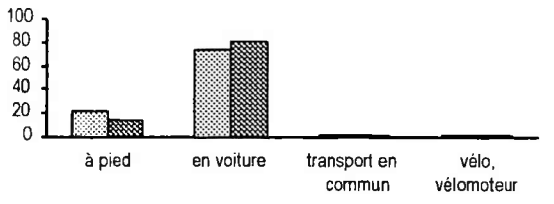
Plus que le marché, la fréquentation des épiceries ou supérettes est liée à la marche à pied. Il existe toutefois entre 1988 et 1995 une progression sensible des autres modes de transport, avec en premier lieu la voiture (plus 10 points au cours de la période), et dans une moindre mesure les transports en communs (0,5% d'utilisation en 1988, 2% en 1995). La différence observée pour les vélos ou vélomoteurs (plus 0,7 points) n'est pas significative. La marche à pied progresse cependant chez les moins de 25 ans, et reste stable chez les 40-64 ans.

La mobilité des personnes de plus de 65 ans allant dans une épicerie est marquée essentiellement par une prédominance de la marche à pied malgré une baisse importante de sa pratique (81,3% en 1988, 62,1% en 1995), au profit des autres moyens de transport et en particulier de l'automobile et de la bicyclette.

Tableau 41. Modes de transport pour aller au supermarché

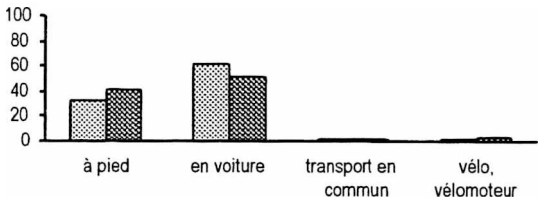
Ensemble de la population

1988	1995
à pied 21,6	à pied 15,3
en voiture 73,8	en voiture 80,8
transport en commun.. 2,5	transport en commun.. 2,6
vélo, vélomoteur..... 2,2	vélo, vélomoteur..... 1,3



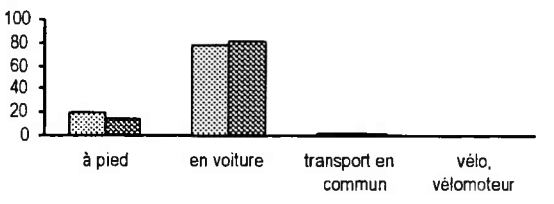
18-24 ans

1988	1995
à pied 33,5	à pied 42,0
en voiture 62,4	en voiture 52,4
transport en commun.. 2,5	transport en commun.. 1,7
vélo, vélomoteur..... 1,6	vélo, vélomoteur..... 3,8



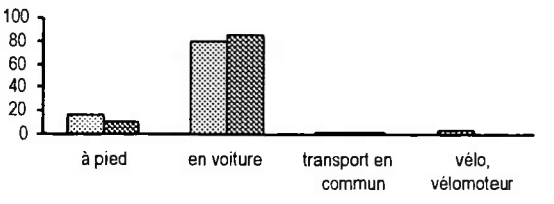
25-39 ans

1988	1995
à pied 21,0	à pied 14,9
en voiture 76,9	en voiture 82,3
transport en commun.. 1,8	transport en commun.. 2,3
vélo, vélomoteur..... 0,4	vélo, vélomoteur..... 0,5



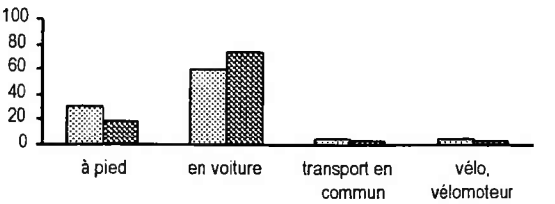
40-64 ans

1988	1995
à pied 15,8	à pied 11,1
en voiture 79,4	en voiture 86,0
transport en commun.. 2,1	transport en commun.. 2,0
vélo, vélomoteur..... 2,8	vélo, vélomoteur..... 0,8



plus de 65 ans

1988	1995
à pied 30,4	à pied 18,3
en voiture 60,8	en voiture 74,7
transport en commun.. 4,4	transport en commun.. 4,2
vélo, vélomoteur..... 4,4	vélo, vélomoteur..... 2,8



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Le supermarché

Contrairement aux trois types de commerces alimentaires qui précèdent, il y a dans le cas une prédominance nette de l'utilisation de la voiture qui s'accroît entre 1988 et 1995 principalement au détriment de la marche à pied.

La seule catégorie d'âge chez laquelle cette évolution ne s'observe pas est celle des moins de 25 ans (moins 10 points pour l'utilisation de la voiture, et autant de points en plus pour la marche). Ces ménages utilisent donc de plus en plus le supermarché, comme on l'avait montré précédemment, mais en plus ils le font dans le cadre d'un approvisionnement de proximité.

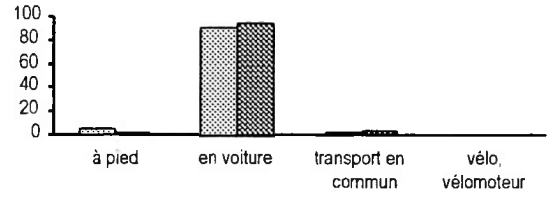
Ces résultats doivent aussi être mis en relation avec le plus faible taux de possession du permis de conduire chez les jeunes et, par conséquent, de l'impossibilité d'utiliser une voiture pour les déplacements.

Si la progression de l'usage de l'automobile est comparable à celle de l'ensemble de la population pour les 25-65 ans, les plus de 65 ans se distinguent par un accroissement plus sensible de son utilisation au détriment de la marche à pied (moins 12 points) et de la bicyclette (dont la part est presque réduite de moitié). L'utilisation des transports en commun, caractéristique de cette catégorie d'âge, est quant à elle stable au cours de la période.

Tableau 42. Modes de transport pour aller à l'hypermarché

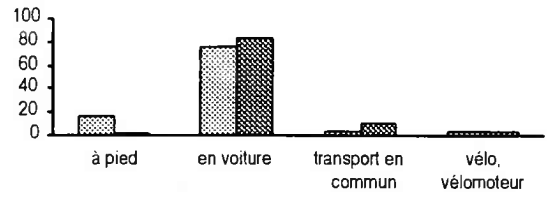
Ensemble de la population

1988	1995
à pied 5,5	à pied 1,3
en voiture 91,2	en voiture 95,3
transport en commun.. 2,5	transport en commun.. 3,0
vélo, vélomoteur..... 0,8	vélo, vélomoteur..... 0,4



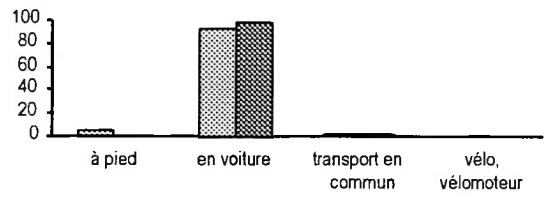
18-24 ans

1988	1995
à pied 16,9	à pied 1,8
en voiture 75,3	en voiture 83,9
transport en commun.. 3,8	transport en commun 10,4
vélo, vélomoteur..... 4,1	vélo, vélomoteur..... 3,9



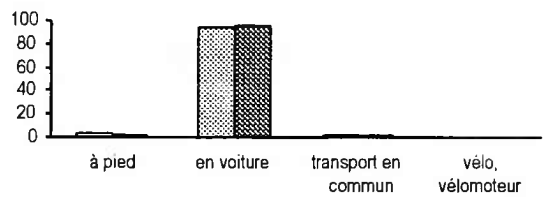
25-39 ans

1988	1995
à pied 5,2	à pied 0,7
en voiture 93,3	en voiture 97,5
transport en commun.. 1,5	transport en commun.. 1,8
vélo, vélomoteur..... 0,0	vélo, vélomoteur..... 0,0



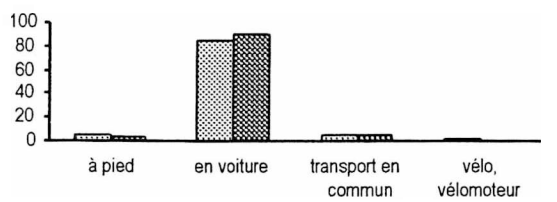
40-64 ans

1988	1995
à pied 3,8	à pied 1,0
en voiture 93,8	en voiture 96,8
transport en commun.. 1,8	transport en commun.. 1,8
vélo, vélomoteur..... 0,6	vélo, vélomoteur..... 0,4



plus de 65 ans

1988	1995
à pied 6,0	à pied 3,3
en voiture 85,7	en voiture 90,4
transport en commun.. 6,3	transport en commun.. 6,3
vélo, vélomoteur..... 2,1	vélo, vélomoteur..... 0,0



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

L'hypermarché

Que ce soit en 1988 ou en 1995, les ménages qui font leurs courses dans les hypermarchés y vont principalement en voiture, toutes catégories d'âge confondues. Les taux d'utilisation de la voiture sont en hausse, plus sensiblement dans les catégories d'âge qui l'utilisaient moins fréquemment (les moins de 25 ans et les plus de 65 ans).

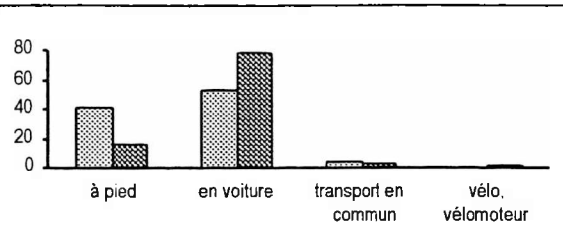
Dans l'ensemble de la population, on assiste donc en 7 ans à une tendance à l'uniformisation des comportements vers l'utilisation très majoritaire de l'automobile, ce qui est cohérent avec la forte motivation de regroupement des achats lors de la fréquentation d'un hypermarché.

Le poids des transports en commun reste toutefois non négligeable chez les moins de 25 ans (qui l'utilisent bien plus en 1995 qu'en 1988), ainsi que chez les plus de 65 ans (qui l'utilisent autant en 1995 qu'en 1988).

Tableau 43. Modes de transport pour aller dans une surface de vente "discount"

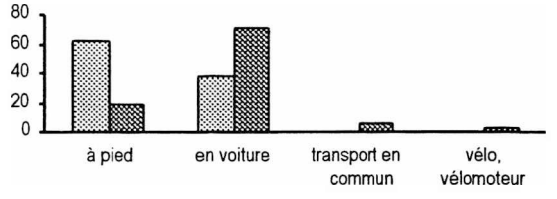
Ensemble de la population

1988	1995
à pied 41,7	à pied 16,9
en voiture 53,9	en voiture 79,1
transport en commun.. 4,5	transport en commun.. 2,3
vélo, vélomoteur 0,0	vélo, vélomoteur 1,7



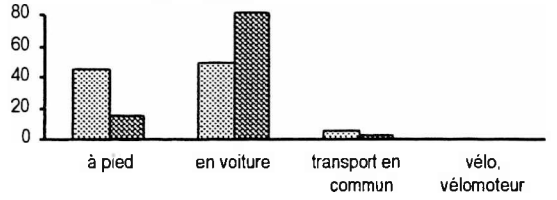
18-24 ans

1988	1995
à pied 62,2	à pied 19,4
en voiture 37,9	en voiture 71,6
transport en commun.. 0,0	transport en commun.. 5,9
vélo, vélomoteur 0,0	vélo, vélomoteur 3,2



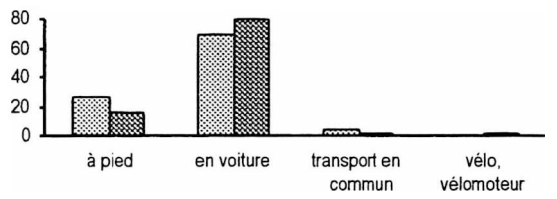
25-39 ans

1988	1995
à pied 44,9	à pied 15,2
en voiture 50,0	en voiture 82,0
transport en commun.. 5,1	transport en commun.. 2,2
vélo, vélomoteur 0,0	vélo, vélomoteur 0,6



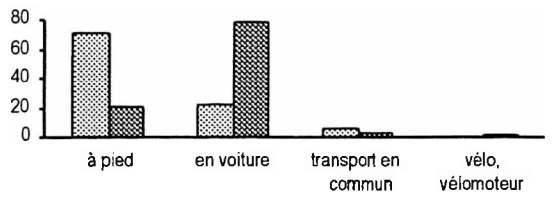
40-64 ans

1988	1995
à pied 26,2	à pied 17,0
en voiture 69,7	en voiture 79,3
transport en commun.. 4,1	transport en commun.. 1,8
vélo, vélomoteur 0,0	vélo, vélomoteur 2,0



plus de 65 ans

1988	1995
à pied 70,9	à pied 20,4
en voiture 22,6	en voiture 79,1
transport en commun.. 6,5	transport en commun.. 2,3
vélo, vélomoteur 0,0	vélo, vélomoteur 1,7



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

La surface de vente « discount »

Le développement et la modification de l'offre de magasins de vente "discount" entre 1988 et 1995 explique certainement pour une bonne part les évolutions très sensibles que l'on observe dans la manière de s'y rendre. Ainsi, le « hard discounter » de 1988 est plus souvent assimilable à une supérette de quartier, ce qui explique certainement que l'on s'y rende autant à pied qu'en voiture. En revanche, les 7 années qui ont séparé les deux enquêtes ont vu se multiplier les surfaces "discount" plus grandes et à la périphérie des villes, rendant l'offre plus proche de celle des supermarchés ou hypermarchés, d'où des modes de déplacement très différents.

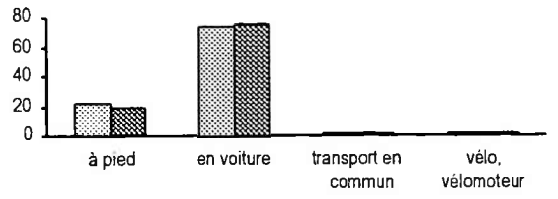
Quelle que soit la catégorie d'âge considérée, l'évolution globale est donc similaire : baisse de la pratique de la marche à pied, et hausse très sensible de l'utilisation de la voiture.

Ce phénomène est encore plus marqué chez les plus de 65 ans qui, avec un taux de fréquentation des surfaces "discount" en faible hausse par rapport aux autre catégories, adoptent des comportements marquant une substitution exacte de l'automobile à la marche à pied.

Tableau 44. Modes de transport pour aller dans un magasin de surgelés

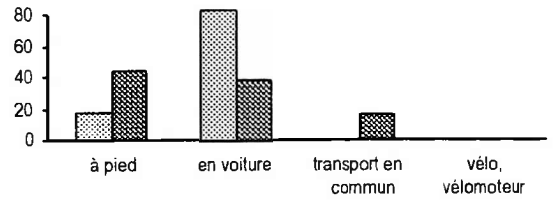
Ensemble de la population

1988	1995
à pied 22,8	à pied 19,9
en voiture 73,5	en voiture 76,2
transport en commun.. 1,8	transport en commun.. 2,2
vélo, vélomoteur 2,0	vélo, vélomoteur 1,7



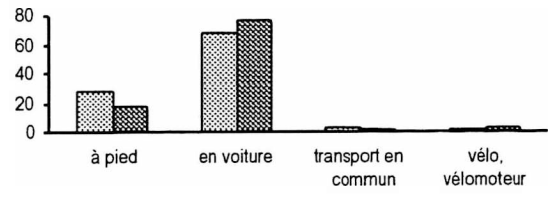
18-24 ans

1988	1995
à pied 18,0	à pied 44,6
en voiture 82,1	en voiture 39,1
transport en commun.. 0,0	transport en commun 16,3
vélo, vélomoteur 0,0	vélo, vélomoteur 0,0



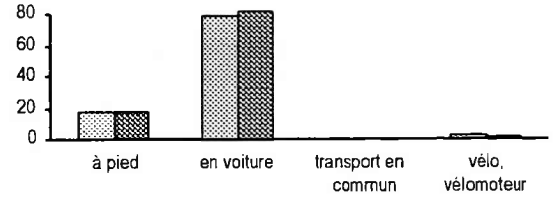
25-39 ans

1988	1995
à pied 28,3	à pied 18,2
en voiture 67,7	en voiture 77,5
transport en commun.. 2,8	transport en commun.. 1,7
vélo, vélomoteur 1,2	vélo, vélomoteur 2,6



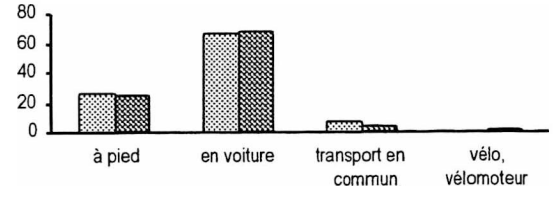
40-64 ans

1988	1995
à pied 18,0	à pied 17,5
en voiture 78,8	en voiture 80,7
transport en commun.. 0,0	transport en commun.. 0,6
vélo, vélomoteur 3,2	vélo, vélomoteur 1,2



plus de 65 ans

1988	1995
à pied 26,2	à pied 25,6
en voiture 66,2	en voiture 67,6
transport en commun.. 7,7	transport en commun.. 5,0
vélo, vélomoteur 0,0	vélo, vélomoteur 1,8



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Les magasins de surgelés

Connaissant des évolutions peu sensibles, les magasins de surgelés ne sont pas en général des commerces de proximité, et par conséquent le mode de déplacement privilégié est l'automobile, en faible hausse entre 1988 et 1995.

Les moins de 25 ans font preuve d'un comportement atypique : alors que l'automobile était en 1988 le mode de déplacement fortement dominant pour aller dans un magasin de surgelés, elle est dépassée par la marche à pied en 1995, tandis que l'usage des transports en commun, inexistant en 1988, concerne 16,3% de cette population en 1995. De la même manière que pour le supermarché, la structure des déplacements pour aller en magasins de surgelés change au cours de la période, les magasins de proximité étant probablement privilégiés. Une différence entre les deux types de commerces réside toutefois dans le fait que les magasins de surgelés ne sont pas plus fréquentés par cette population en 1995 par rapport à 1988.

Les plus de 65 ans préservent une place non négligeable aux transports en commun, les évolutions que l'on peut observer étant trop faibles pour être interprétables.

MODÉLISATION DU MODE DE TRANSPORT PRINCIPALEMENT UTILISÉ POUR LES COURSES

Le questionnement des enquêtes sur les Comportements alimentaires en 1988 et 1995 permet de recomposer le nombre total de déplacements liés à l'approvisionnement. Ceux-ci sont détaillés par type de commerce et mode de transport habituellement utilisé.

Il est par conséquent possible de déterminer le mode de transport principalement utilisé par les ménages pour faire les courses, obtenu par comparaison des différentes fréquences d'utilisation de chacun des modes de transport. C'est à la description du choix de ce mode de transport principal que nous avons consacré la partie précédente.

Au delà de cette description, nous nous proposons dans cette nouvelle partie de la recherche d'identifier, toutes choses égales par ailleurs, quels sont les déterminants qui amènent les ménages à effectuer leurs choix modaux pour les courses alimentaires.

In fine, la modélisation retenue permet de dresser un tableau des déterminants des arbitrages des ménages entre marche à pied et automobile qui sont les deux seuls modes de transport qui se prêtent à l'exercice.

Objectifs et méthodes

Dans cette partie, nous cherchons à identifier les effets de certains indicateurs socio-démographiques sur le choix d'un mode de transport, en intégrant la vision dynamique qui nous est permise par la double vague d'enquête sur les comportements alimentaires. La méthode statistique adaptée doit avoir pour but de relever l'effet de chaque indicateur en raisonnant toutes choses égales par ailleurs. La modélisation proposée sera par conséquent la régression logistique.

Outre l'aspect socio-démographique de la modélisation des choix des ménages, en termes de commerces fréquentés et de transports utilisés, d'autres éléments d'analyse seront pris en compte : les motivations pour fréquenter un type de magasin donné (proximité, regroupement des achats, horaires d'ouverture ou commodité), la sensibilité aux prix ou encore la diversification des lieux d'achats.

En résumé, les variables socio-démographiques prises en compte pour la modélisation sont indiquées dans le tableau suivant :

Tableau 45. Variables socio-démographiques explicatives de la modélisation

Taille d'agglomération	moins de 2 000 h 2 000 à 20 000 h 20 000 à 100 000 h plus de 100 000 h agglomération de Paris	⇨ *situation de référence*
Age du chef de ménage	18 à 24 ans 25 à 39 ans 40 à 64 ans plus de 65 ans	⇨ *situation de référence*
PCS chef de ménage	agriculteur artisan, commerçant cadre profession intermédiaire employé ouvrier retraité inactif	⇨ *situation de référence*

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Le choix de la situation de référence s'est porté sur un ménage ouvrier, dans une grande ville, dont le chef de ménage se situe dans la tranche d'âge de 25-39 ans. Ce choix n'a d'influence que sur la significativité relative des coefficients et non sur la pertinence globale de la modélisation.

A ces indicateurs socio-démographiques s'ajoutent les variables de comportements indiquées dans le tableau suivant :

Tableau 46. Variables comportementales explicatives de la modélisation

Le conjoint fait les courses	oui non	⇨ *situation de référence*
Les enfants font les courses	oui non	⇨ *situation de référence*
Une autre personne fait les courses	oui non	⇨ *situation de référence*
Fréquentation marché	oui non	⇨ *situation de référence*
Fréquentation épicerie	oui non	⇨ *situation de référence*
Fréquentation commerçants spécialisés	oui non	⇨ *situation de référence*
Fréquentation supermarché	oui non	⇨ *situation de référence*
Fréquentation hypermarché	oui non	⇨ *situation de référence*
Fréquentation discount	oui non	⇨ *situation de référence*
Fréquentation magasins surgelés	oui non	⇨ *situation de référence*
Utilisation livraison à domicile	oui non	⇨ *situation de référence*
Sensibilité aux prix	oui non	⇨ *situation de référence*

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Le choix de la situation de référence pour les variables de comportements est arbitraire puisque ce sont des variables n'ayant que deux réponses possibles (positive ou non). On cherche ici à mesurer l'impact sur les modes de déplacement d'un comportement donné.

Résultats généraux

Les régressions expliquant le mode de transport dominant par les facteurs socio-démographiques et les comportements de consommation sont de bonne qualité, dès lors que l'on se préoccupe de la marche à pied ou de l'utilisation de la voiture. En revanche, l'utilisation d'une bicyclette ou des transports en commun reste trop marginale pour pouvoir se prêter à une modélisation de ce type.

En 1988 comme en 1995, les tests de concordance entre les comportements réels et ceux prédits par la régression montrent que celle-ci possède un pouvoir prédictif appréciable : pour la marche à pied, 82,9% de concordance en 1988, 84,8% en 1995, et pour la voiture, respectivement 80,7% et 82,3%.

Pris un par un, les éléments des deux vecteurs de coefficients estimés sont plus souvent significativement différents de la valeur nulle de référence en 1988 qu'en 1995. Ceci signifie par conséquent qu'il existerait une tendance à l'uniformisation des comportements de choix d'un mode de transport selon les indicateurs pris en considération.

On remarquera que la variable d'âge du chef de ménage a une influence globalement significative sur la modélisation recherchée, et plus particulièrement pour la tranche supérieure (65 ans et plus).

Dans les pages qui suivent, nous indiquons les effets estimés de chacune des modalités des variables socio-démographiques retenues pour la modélisation sur la probabilité de choisir l'un des deux modes de transport de manière dominante.

Pour chacune des modalités, nous recomposons son effet sur la probabilité de choisir le mode de déplacement concerné, toutes choses égales par ailleurs. On mesure donc l'écart, pour chaque variable, entre la situation de référence et les autres modalités.

Modélisation de la marche à pied

Effet de l'agglomération

En 1988 comme en 1995, le cadre de vie influe sensiblement sur le recours à la marche à pied. Plus l'agglomération est grande et plus la ménagère a de chance de surtout marcher pour faire ses courses. Les différences en probabilité observées sont par conséquent linéairement croissantes, en 1988 comme en 1995.

Tableau 47. Effet de l'agglomération sur la pratique de la marche à pied

	1988	1995	
moins de 2 000 h	8,4%	2,5%	
2 000 à 20 000 h	34,5%	9,9%	
20 000 à 100 000 h	31,4%	9,1%	⇨ *situation de référence*
plus de 100 000 h	38,5%	16,8%	
agglomération de Paris	55,8%	41,0%	

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Rappel : la ménagère de référence est ouvrière, âgée de 25 à 39 ans, vivant dans une commune de 20 000 à 100 000 habitants

Effet de l'âge

En 1988 comme en 1995, la pratique de la marche à pied est maximale pour les plus jeunes comme pour les plus vieilles personnes, même si la probabilité de recourir principalement à ce mode de déplacement est significativement plus faible en 1995.

Les écarts observés entre les plus de 65 ans et leurs cadets sont nettement moins importants en 1995, ce qui dénote d'une tendance à l'uniformisation des comportements au delà de 40 ans.

Tableau 48. Effet de l'âge sur la pratique de la marche à pied

	1988	1995	
18 à 24 ans	44,6%	18,4%	
25 à 39 ans	31,4%	9,1%	⇨ *situation de référence*
40 à 64 ans	26,0%	10,6%	
plus de 65 ans	43,3%	19,5%	

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Rappel : la ménagère de référence est ouvrière, âgée de 25 à 39 ans, vivant dans une commune de 20 000 à 100 000 habitants

Effet de la catégorie socioprofessionnelle

Dans le cas de cette variable particulière, les écarts entre extrêmes diminuent sensiblement, mais la hiérarchie des probabilités d'utiliser principalement la marche à pied reste globalement invariante, pour autant que les écarts observés soient significatifs. En 1988 comme en 1995, ce sont les agriculteurs qui ont le moins recours à la marche, à un point tel que la probabilité est presque négligeable en 1995 (2,5% contre 18,9% en 1988).

Un changement important réside dans les nouveaux comportements des retraités qui étaient en 1988 parmi les deux catégories ayant les plus fortes probabilités d'être principalement pratiquants de la marche à pied, tandis qu'ils sont au contraire en 1995 parmi les deux catégories ayant la probabilité la plus faible. Ce résultat prolonge la donnée sur la réduction de l'écart en probabilité observé précédemment dans le cas de l'effet de l'âge.

Tableau 49. Effet de la catégorie socioprofessionnelle sur la pratique de la marche à pied

	1988	1995	
agriculteur	18,9%	2,5%	
artisan, commerçant	29,1%	9,5%	
cadre	24,6%	8,4%	
profession intermédiaire	24,2%	7,6%	
employé	31,6%	10,3%	
ouvrier	31,4%	9,1%	⇨ *situation de référence*
retraité	35,3%	6,5%	
inactif	37,6%	12,5%	

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Rappel : la ménagère de référence est ouvrière, âgée de 25 à 39 ans, vivant dans une commune de 20 000 à 100 000 habitants

Effet des variables de comportements

Les effets des variables de comportements varient globalement selon les mêmes directions en 1988 et 1995.

Quelques différences apparaissent toutefois. Ainsi, si en 1988, la participation des enfants aux courses est bien plus nettement liée à la pratique de la marche à pied que la participation du conjoint, la situation est toute différente en 1995, puisque tout semble se passer comme si la présence d'une aide pour faire les courses impliquait alors peu ou prou la disparition de la pratique de la marche à pied. Si l'on tient compte de la significativité des coefficients, c'est en fait la seule participation du conjoint qui change véritablement les pratiques moyennes de la ménagère.

Logiquement, ce sont les commerces de proximité (marché, épicerie ou commerçants spécialisés) dont la fréquentation entraîne la plus forte croissance de la probabilité toutes choses égales par ailleurs de pratiquer la marche à pied en 1995 comme en 1988.

On retrouve de plus le changement très net de comportement vis à vis des magasins de vente "discount", avec une probabilité de pratiquer la marche à pied beaucoup plus faible en 1995 par rapport à 1988, ce qui confirme une nouvelle fois l'impact du changement de nature de l'offre pour cette catégorie de commerce.

On remarquera enfin que la sensibilité aux prix entraînait en 1988 une désaffection pour la marche à pied beaucoup plus sensible qu'en 1995. Ainsi, la sensibilité aux prix n'entraîne plus en 1995 un comportement très différent du comportement moyen. Les ménages ont probablement changé d'attitude face aux prix et à la recherche d'un approvisionnement optimal, trouvant un équilibre en 1995 qu'ils n'avaient pas encore atteint en 1988.

Tableau 50. Effet des variables de comportements sur la pratique de la marche à pied

	1988	**1995**
situation de référence	*31,4%*	*9,1%*
Le conjoint fait les courses	26,3%	5,6%
Les enfants font les courses	38,0%	8,2%
Une autre personne fait les courses	28,9%	4,6%
Fréquentation marché	39,3%	19,5%
Fréquentation épicerie	59,1%	18,8%
Fréquentation commerçants spécialisés	51,4%	21,4%
Fréquentation supermarché	20,3%	6,5%
Fréquentation hypermarché	12,8%	3,2%
Fréquentation discount	39,6%	7,3%
Fréquentation magasins surgelés	16,0%	5,8%
Utilisation livraison à domicile	23,8%	5,7%
Sensibilité aux prix	26,1%	8,5%

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Rappel : la ménagère de référence est ouvrière, âgée de 25 à 39 ans, vivant dans une commune de 20 000 à 100 000 habitants

Modélisation de l'utilisation de la voiture

Pour une bonne part, on retrouve des résultats symétriques des précédents lorsque l'on modélise la probabilité d'utiliser principalement la voiture, ce qui est logique puisque ces deux modes de transports ont tendance à être complémentaires, comme on l'a montré auparavant.

Effet de l'agglomération

On retrouve une hiérarchie très nette dans la probabilité d'utiliser principalement la voiture selon la taille des communes : la probabilité d'utilisation est d'autant plus faible que l'agglomération est grande, et cette probabilité est croissante entre 1988 et 1995.

Tableau 51. Effet de l'agglomération sur l'utilisation de la voiture

	1988	1995	
moins de 2 000 h	74,3%	88,9%	
2 000 à 20 000 h	43,0%	69,7%	
20 000 à 100 000 h	40,1%	63,8%	⇨ *situation de référence*
plus de 100 000 h	29,8%	58,7%	
agglomération de Paris	17,2%	28,5%	

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Rappel : la ménagère de référence est ouvrière, âgée de 25 à 39 ans, vivant dans une commune de 20 000 à 100 000 habitants

Effet de l'âge

Ce sont les catégories extrêmes, les moins de 25 ans et les plus de 65 ans, qui ont le moins de chance d'utiliser principalement la voiture pour faire leurs courses.

Tableau 52. Effet de l'âge sur l'utilisation de la voiture

	1988	1995	
18 à 24 ans	31,8%	42,0%	
25 à 39 ans	40,1%	63,8%	⇨ *situation de référence*
40 à 64 ans	44,6%	64,9%	
plus de 65 ans	30,9%	51,3%	

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Rappel : la ménagère de référence est ouvrière, âgée de 25 à 39 ans, vivant dans une commune de 20 000 à 100 000 habitants

Effet de la catégorie socioprofessionnelle

Les résultats établis ici sont symétriques de ceux concernant la marche à pied, avec en particulier un taux d'utilisation de la voiture très important chez les agriculteurs, et une montée très sensible chez les retraités.

Tableau 53. Effet de la catégorie socioprofessionnelle sur l'utilisation de la voiture

	1988	1995	
agriculteur	63,2%	94,4%	
artisan, commerçant	47,2%	70,0%	
cadre	52,5%	70,5%	
profession intermédiaire	50,6%	65,9%	
employé	39,6%	61,5%	
ouvrier	40,1%	63,8%	⇨ *situation de référence*
retraité	32,1%	61,1%	
inactif	24,8%	55,2%	

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Rappel : la ménagère de référence est ouvrière, âgée de 25 à 39 ans, vivant dans une commune de 20 000 à 100 000 habitants

Effet des variables de comportements

Alors qu'en 1988, la participation du conjoint implique très nettement l'utilisation de la voiture tandis que celle des enfants a plutôt tendance à en diminuer le taux de pratique, en 1995, tout semble

se passer comme si les courses se faisaient en famille et en voiture lorsque la ménagère ne les fait pas seule.

Tous commerces confondus, les courses se font de plus en plus en voiture, et ce d'autant plus pour les magasins de vente "discount", ce qui est logique au vu des résultats déjà établis à leur sujet.

De même que lors de la modélisation de la marche à pied, on trouve une influence moindre de la sensibilité aux prix sur l'utilisation de la voiture en 1995 par rapport à 1988.

Tableau 54. Effet des variables de comportements sur l'utilisation de la voiture

	1988	**1995**
Situation de référence	*40,1%*	*63,8%*
Le conjoint fait les courses	46,8%	74,4%
Les enfants font les courses	37,7%	62,3%
Une autre personne fait les courses	40,9%	41,1%
Fréquentation marché	36,0%	53,1%
Fréquentation épicerie	22,9%	44,9%
Fréquentation commerçants spécialisés	26,7%	41,7%
Fréquentation supermarché	54,6%	79,1%
Fréquentation hypermarché	61,0%	81,4%
Fréquentation discount	44,0%	71,4%
Fréquentation magasins surgelés	59,4%	77,4%
Utilisation livraison à domicile	51,4%	68,1%
Sensibilité aux prix	46,9%	61,7%

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

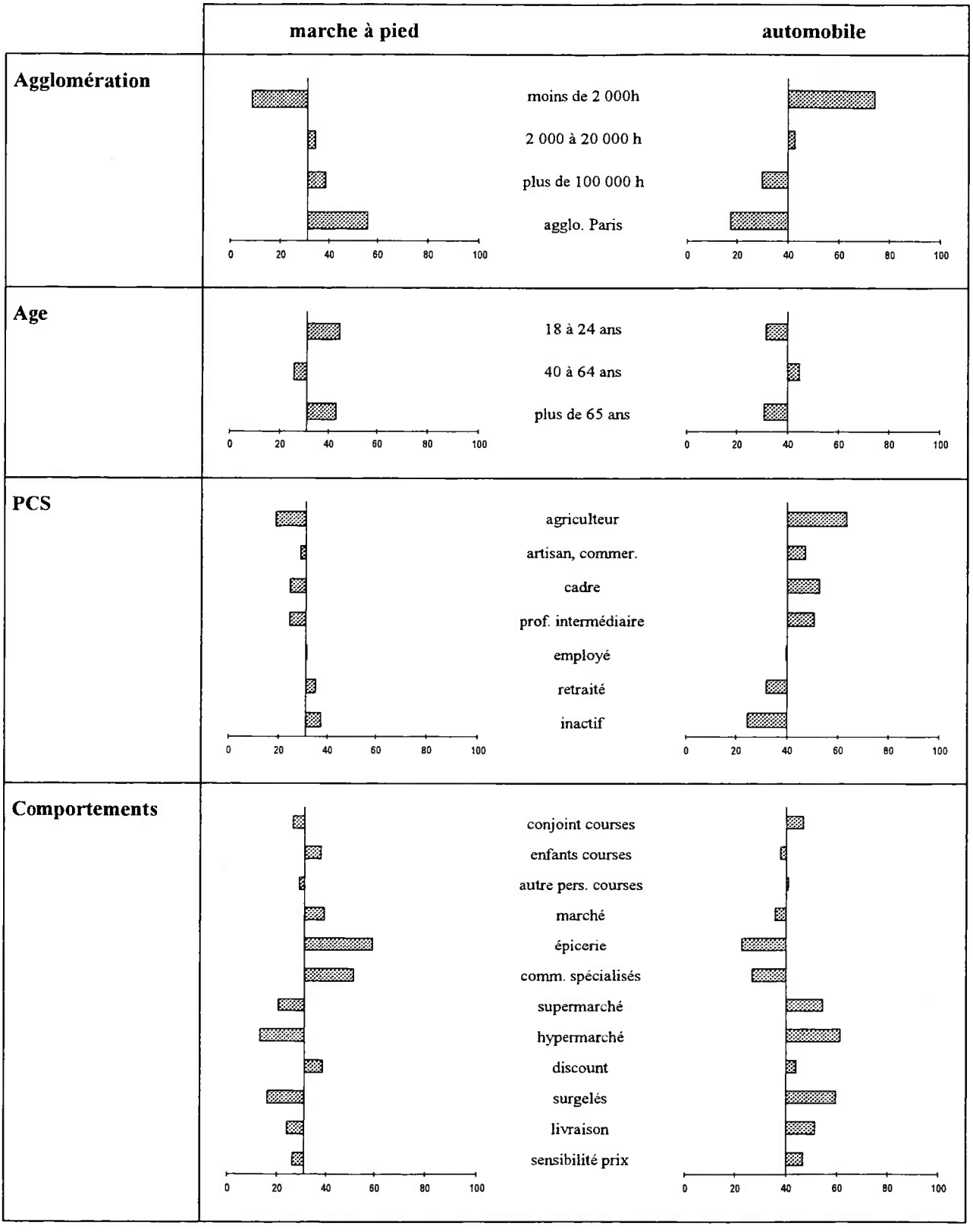
Rappel : la ménagère de référence est ouvrière, âgée de 25 à 39 ans, vivant dans une commune de 20 000 à 100 000 habitants

Synthèse des déterminants de l'arbitrage entre marche à pied et automobile

L'ensemble des résultats qui précèdent est résumé dans les graphiques des deux pages suivantes.

Pour chaque modalité des variables déterminant le choix d'arbitrage entre marche à pied et automobile comme moyen de déplacement utilisé majoritairement par les ménages, on a représenté l'écart à la situation de référence.

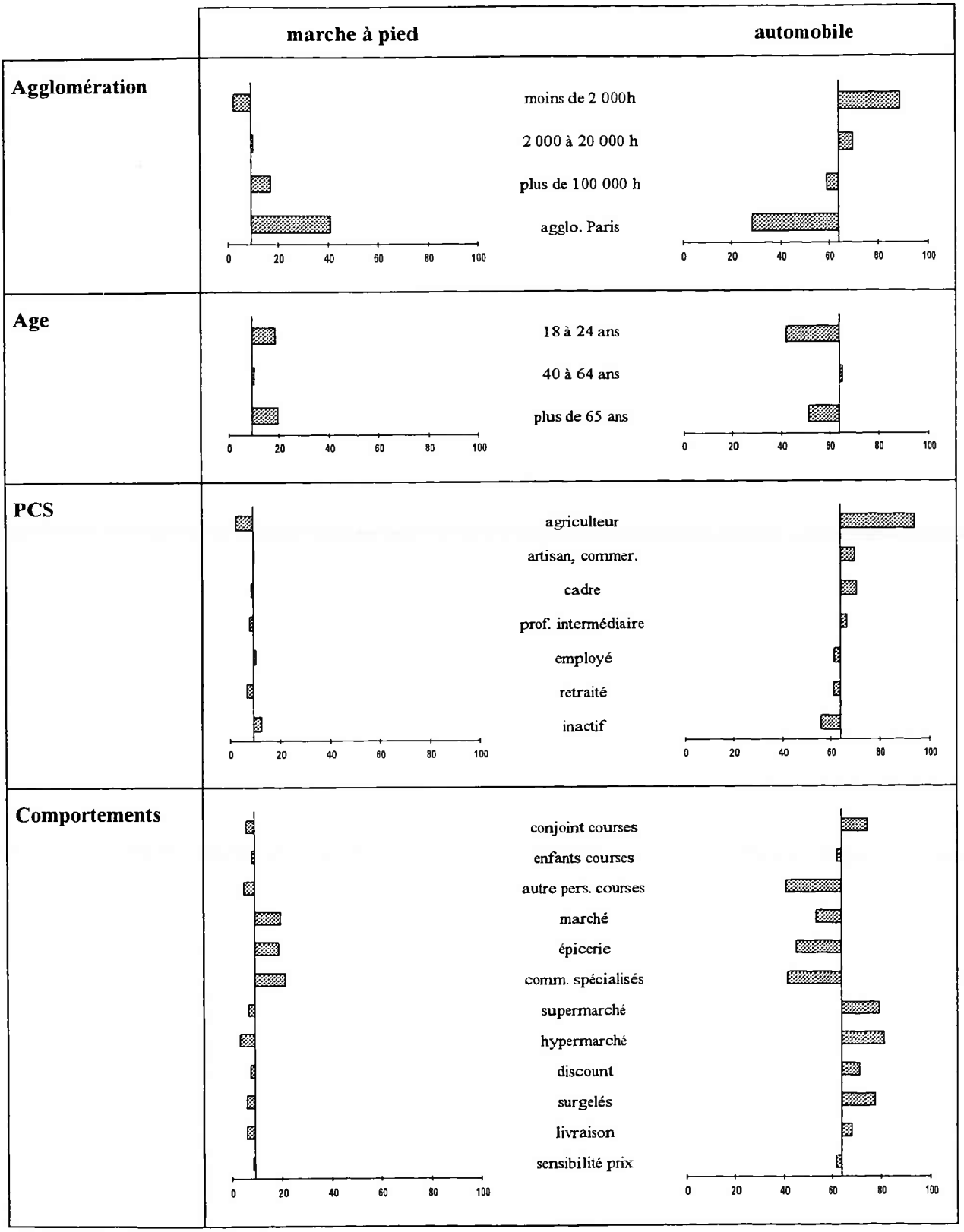
Tableau 55. Déterminants de l'arbitrage entre marche à pied et automobile en 1988



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Rappel : la ménagère de référence est ouvrière, âgée de 25 à 39 ans, vivant dans une commune de 20 000 à 100 000 habitants

Tableau 56. Déterminants de l'arbitrage entre marche à pied et automobile en 1995



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Rappel : la ménagère de référence est ouvrière, âgée de 25 à 39 ans, vivant dans une commune de 20 000 à 100 000 habitants

LE PASSAGE DU SEUIL DES 60 ANS

Dans cette partie, nous proposons un examen des comportements liés à l'approvisionnement alimentaire des générations les âgées des enquêtes du CRÉDOC. On suit ainsi d'une part la fréquentation des différents types de commerces, d'autre part l'utilisation dominante de la marche à pied ou d'une automobile.

Ceci permet de mettre en évidence des changements de comportements pour la génération qui a atteint 60 ans entre 1988 et 1995. Ces changements concernent toutefois plus les commerces fréquentés que les modes de transports choisis.

Contexte d'étude

Dans cette partie, nous cherchons à identifier l'effet sur les comportements alimentaires du dépassement de l'âge de 60 ans. Pour cela, nous analysons les données de fréquentation des commerces pour la seule population enquêtée en 1988 ou 1995 qui était alors âgée d'au moins 53 ans. En 1988, 645 ménages enquêtés correspondent à ce critère de sélection (40,3% de la population totale enquêtée) ; ils sont 649 en 1995 (40,5% de la population totale enquêtée).

Plus précisément, les ménages seront distingués selon quatre tranches d'âge du chef de famille : 53-59 ans, 60-66 ans, 67-73 ans, 74 ans et plus. Les 53-59 ans de 1988 correspondent aux 60-66 ans de 1995, de même en est-il des 60-66 ans de 1988 et des 67-73 ans de 1995.

Trois générations de ménages peuvent donc être suivies entre les deux dates d'enquête : celles dont le chef de ménage est né entre 1915 et 1921, 1922 et 1928, 1929 et 1935.

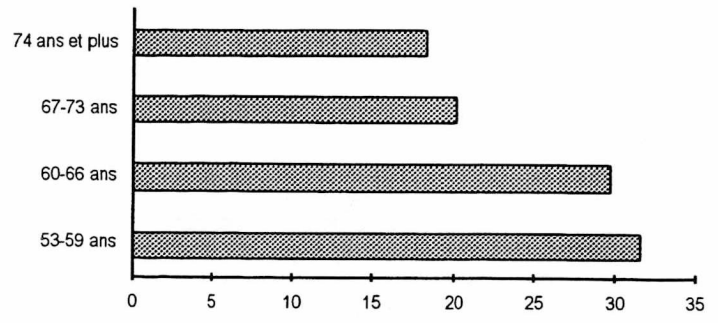
Le tableau suivant donne une représentation de la structure des deux échantillons de ménages étudiés.

On retrouve bien sûr effet l'effet du vieillissement de la population française, avec en particulier un poids progressivement plus important des plus de 67 ans qui passent de 38,6% de la population des plus de 53 ans en 1988 à 47,9% en 1995. Ces évolutions dénotent bien l'accroissement du poids d'un « quatrième âge », ce qui est aussi conforme aux projections démographiques les plus récentes de l'INSEE.

Tableau 57. Structure de la population des ménages de plus de 53 ans dans les enquêtes de 1988 et 1995

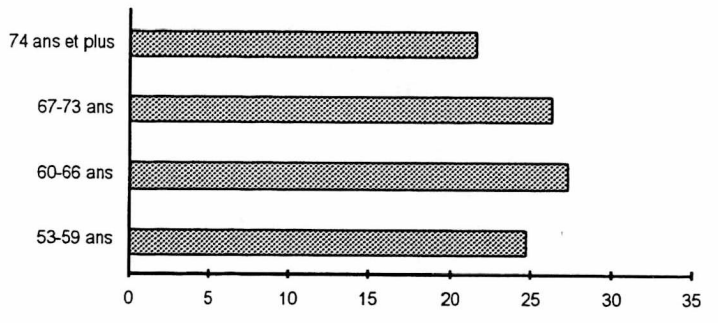
Structure d'âge des chefs de ménage en 1988

53-59 ans 31,6%
60-66 ans 29,8%
67-73 ans 20,2%
74 ans et plus 18,4%



Structure d'âge des chefs de ménage en 1995

53-59 ans 24,8%
60-66 ans 27,3%
67-73 ans 26,3%
74 ans et plus 21,6%



Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Ce découpage par tranches d'âges permet d'observer des évolutions moyennes des comportements des mêmes groupes d'individus entre les deux dates d'enquête.

Les évolutions qui nous intéressent sont les suivantes :

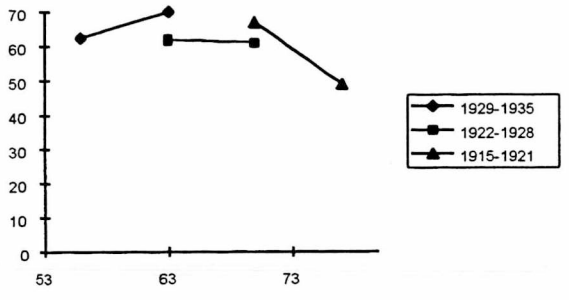
- fréquentation des différents types de commerces,
- influence du vieillissement sur le mode de transport dominant pour faire les courses.

Vieillissement et fréquentation des différents types de commerces

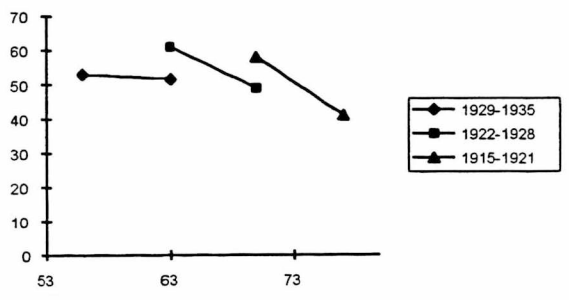
Le tableau suivant donne une représentation de l'évolution de la fréquentation par les personnes âgées des différents types de commerces étudiés.

Tableau 58. Évolution de la fréquentation des commerces

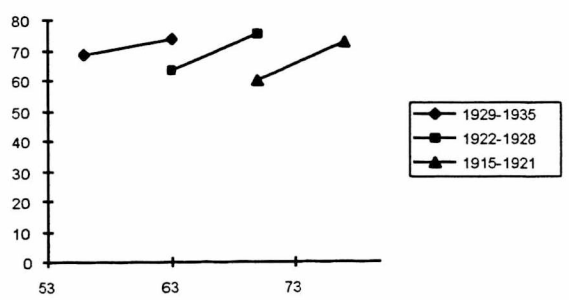
marché

1988	1995	
53-59 ans 62,3	53-59 ans 62,0	
60-66 ans 62,1	60-66 ans 70,0	
67-73 ans 66,8	67-73 ans 61,1	
plus de 74 ans 43,7	plus de 74 ans 49,2	

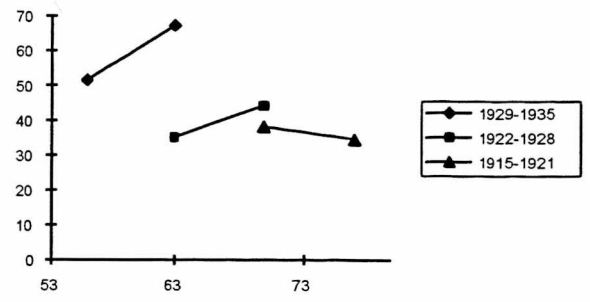
épicerie

1988	1995	
53-59 ans 52,9	53-59 ans 48,8	
60-66 ans 60,8	60-66 ans 51,4	
67-73 ans 57,8	67-73 ans 48,9	
plus de 74 ans 55,6	plus de 74 ans 40,9	

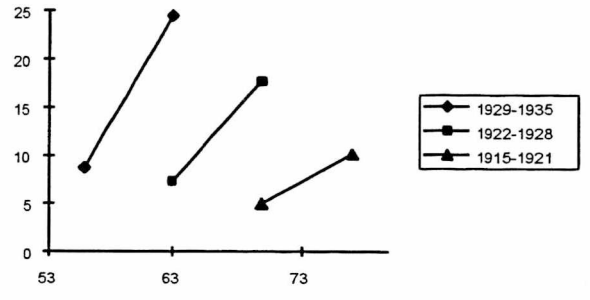
supermarché

1988	1995	
53-59 ans 68,3	53-59 ans 73,8	
60-66 ans 63,6	60-66 ans 75,6	
67-73 ans 59,9	67-73 ans 72,4	
plus de 74 ans 53,8	plus de 74 ans 62,4	

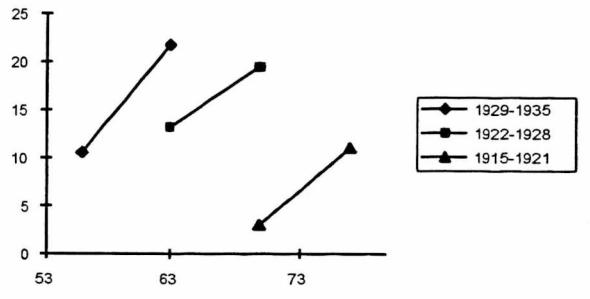
hypermarché

1988	1995	
53-59 ans.....51,7	53-59 ans.....64,1	
60-66 ans.....35,1	60-66 ans.....67,0	
67-73 ans.....37,9	67-73 ans.....43,8	
plus de 74 ans.....21,1	plus de 74 ans.....34,3	

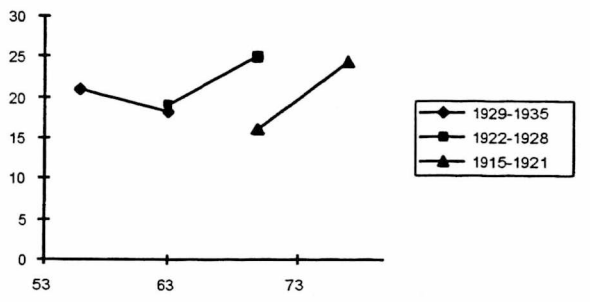
surface discount

1988	1995	
53-59 ans.....8,8	53-59 ans.....30,2	
60-66 ans.....7,3	60-66 ans.....24,4	
67-73 ans.....5,0	67-73 ans.....17,6	
plus de 74 ans.....3,2	plus de 74 ans.....10,2	

magasin de surgelés

1988	1995	
53-59 ans.....10,6	53-59 ans.....25,4	
60-66 ans.....13,2	60-66 ans.....21,7	
67-73 ans.....3,0	67-73 ans.....19,4	
plus de 74 ans.....5,9	plus de 74 ans.....11,0	

livraison à domicile

1988	1995	
53-59 ans.....21,0	53-59 ans.....20,5	
60-66 ans.....19,0	60-66 ans.....18,2	
67-73 ans.....16,1	67-73 ans.....25,1	
plus de 74 ans.....24,1	plus de 74 ans.....24,5	

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

Deux cas de figures se distinguent visiblement, selon que le passage des 60 a une influence forte ou non sur le choix des magasins.

Commerces pour lesquels le seuil des 60 a une influence forte...

Dans le cas du **marché**, le seuil de 60 ans est visiblement important. C'est en fait un effet général de l'âge que l'on observe ici. Ainsi, la courbe d'évolution du taux de fréquentation génération par génération évoque un effet d'âge, avec tendanciellement une croissance, une stabilité, puis une décroissance. Quelle que soit la génération, la fréquentation du marché à 60 et à 67 ans est comparable, mais elle est plus faible avant comme après ces âges.

La **livraison à domicile** évolue sensiblement avec l'âge, mais en fait surtout chez les plus âgés. La génération qui passe le cap des 60 ans pendant la période d'enquête connaît en revanche une baisse de près de trois points de sa fréquentation (ce taux passe de 21% à 18,2%). Ceci s'explique probablement par le fait que le recours à la livraison à domicile est beaucoup plus intéressant pour des personnes du quatrième âge, ce qui illustre la progression sensible du taux de fréquentation chez ces ménages.

La fréquentation de l'**épicerie** varie de manière sensible avec le passage des 60 ans. Les ménages vont en effet avoir tendance à privilégier un peu plus cette forme de commerce de proximité passé cet âge. Néanmoins, il faut noter que les générations qui sont nées avant 1929 connaissent une baisse sensible de la fréquentation des épiceries, tandis que la génération la plus jeune, celle de 1929-1935, a un taux de fréquentation plutôt stable, alors même qu'elle est précisément celle qui passe le seuil des 60 ans pendant la période étudiée.

Commerces pour lesquels le seuil des 60 ans a une influence faible...

Le seuil des 60 ans n'est pas toujours clairement identifiable, comme le montre par exemple l'évolution de la fréquentation des **hypermarchés**. Un effet de la date d'enquête est manifestement important, mais on voit aussi que les générations nées avant 1921 suivent une évolution tout a fait différente de leurs cadets, avec une baisse de la fréquentation entre 1988 et 1995 et non plus une hausse.

Dans le cas des **magasins de surgelés**, la croissance de la fréquentation est générale, pour toutes les générations, mais un effet de l'âge se fait sentir puisque pour la génération née avant 1921, le niveau de fréquentation est nettement plus bas que pour les deux autres générations identifiées.

Dans le cas du **supermarché** ou des **surfaces de vente discount**, le passage des 60 ans a visiblement une influence faible sur les comportements de fréquentation. Toutes les générations suivent le mouvement général de hausse de fréquentation, dans des proportions comparables. La génération 1915-1921 connaît toutefois, dans les deux cas, une croissance un peu inférieure, sans qu'elle soit très sensible.

Vieillissement et mode de transport principalement utilisé pour les courses

Comme nous l'avons déjà montré, l'utilisation dominante d'un mode de transport se joue essentiellement dans le cadre d'un arbitrage entre pratique de la marche à pied et utilisation de l'automobile. Ce phénomène général reste vérifié dans le cas de la population âgée.

Comme le montre le tableau suivant, l'usage d'un vélo ou vélomoteur, et bien plus des transports en commun est trop peu prisé par les personnes âgées pour pouvoir être analysé dans le détail des évolutions.

Tableau 59. Usage des transports en commun ou d'un vélo par les personnes âgées

transports en commun	
1988	**1995**
53-59 ans....0,3	53-59 ans....0,5
60-66 ans.... ns	60-66 ans....0,6
67-73 ans....2,9	67-73 ans....2,3
plus de 74 ans....3,5	plus de 74 ans....3,5
vélo ou vélomoteur	
1988	**1995**
53-59 ans....4,0	53-59 ans....0,4
60-66 ans....4,6	60-66 ans....2,3
67-73 ans....1,7	67-73 ans....6,4
plus de 74 ans....3,8	plus de 74 ans....2,1

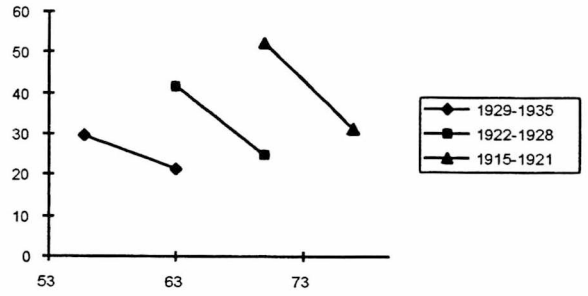
Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

L'utilisation des transports en commun s'explique visiblement par un effet de l'âge. Avant 67 ans, un nombre non significatif ou négligeable de ménages y ont recours en majorité.

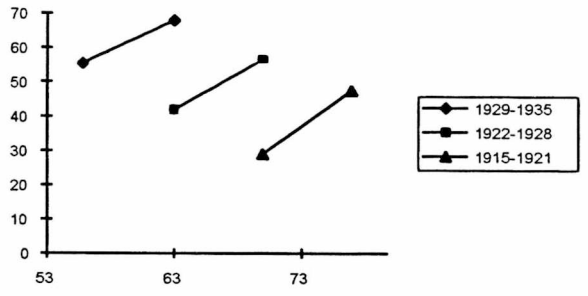
De la même manière, il est difficile d'interpréter les évolutions du recours majoritaire au vélo ou vélomoteur. S'il semble que la génération qui avait entre 60 et 66 ans en 1988 (c'est-à-dire née entre 1922 et 1928) connaît un taux de pratique plus important que les autres, il serait hasardeux de tenter d'expliquer l'évolution globale des taux de pratiques pour les autres tranches d'âge.

Tableau 60. Arbitrages entre marche à pied et automobile entre 1988 et 1995

marche à pied

1988	1995	
53-59 ans.....29,6	53-59 ans.....21,7	
60-66 ans.....41,6	60-66 ans.....21,6	
67-73 ans.....52,2	67-73 ans.....24,8	
plus de 74 ans.....54,0	plus de 74 ans.....31,2	

voiture

1988	1995	
53-59 ans.....55,6	53-59 ans.....68,4	
60-66 ans.....42,2	60-66 ans.....67,8	
67-73 ans.....29,1	67-73 ans.....56,5	
plus de 74 ans.....28,7	plus de 74 ans.....47,6	

Source : CRÉDOC, Enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français, 1988 et 1995

L'analyse longitudinale des taux de pratique de la marche à pied ou d'utilisation de la voiture montre de manière très nette un effet chronologique, toutes générations confondues.

Le passage du seuil des 60 ans n'implique finalement pas de différences très marquées dans le choix des modes de transports. L'essentiel des évolutions s'explique en effet par un effet de la génération combinée à la date d'enquête. Toutefois, le passage plus tardif dans le quatrième âge dénote de quelques différences : abandon du vélo, de la voiture dans une moindre mesure, et regain d'intérêt pour les transports en commun.

CONCLUSIONS SUR L'APPROVISIONNEMENT ALIMENTAIRE

Cette étude de la mobilité locale liée à l'approvisionnement alimentaire, à travers en particulier celle des moyens de transports utilisés et de leur évolution entre 1988 et 1995, permet de mettre en évidence les développements simultanés de plusieurs tendances générales qui ont touché, parfois inégalement, toutes les générations de ménages :

- importante diversification des lieux d'approvisionnement,
- diminution de la fréquence des approvisionnements alimentaires,
- maîtrise de la contrainte sur les prix,
- gains de temps pour faire les courses,
- utilisation plus fréquente de l'automobile au détriment de la marche à pied.

En apparence contradictoires, ces tendances sont en fait la manifestation de changements de comportements dont la pérennité restera à évaluer lors de l'évaluation des scénarios prospectifs.

Ces changements peuvent certainement trouver leur explication dans la recherche d'une rationalité différente entre 1988 et 1995 dans l'acte économique consistant à effectuer un approvisionnement alimentaire. La diversification des lieux d'approvisionnements, liée à une volonté manifeste de maîtriser les coûts de l'alimentation du ménage, n'a pu se réaliser que dans le cadre d'une extension de l'utilisation de l'automobile. Celle-ci a sûrement été favorisée par la généralisation de la détention du permis de conduire chez les femmes qui, le plus souvent, font les courses.

Ces évolutions ont conduit, de plus, à la perception d'un gain dans le temps consacré aux courses, accompagné par la très logique diminution de la fréquence des approvisionnements alimentaires :

allant moins souvent faire les courses, plus souvent en voiture, en diversifiant les lieux d'achats, les ménagères ont réussi à maîtriser le facteur temps. Ceci implique aussi qu'elles passent moins de temps dans chaque commerce.

La rationalité qui préside à l'approvisionnement alimentaire change donc avec les comportements des ménages. On peut dire, au vu des résultats de cette recherche basée sur les enquêtes du CRÉDOC sur les Comportements alimentaires, que les changements observés confortent l'idée d'une très forte exigence de rationalité économique de la part des consommateurs.

La mesure de ces mutations sur les générations les plus âgées permettra d'établir et d'affermir les scénarios prospectifs sur l'évolution de la mobilité locale des personnes âgées.

Les changements de comportements affectent également, on l'a vu, les personnes âgées. Pour une grande part, l'utilisation de l'automobile se développe chez les générations les plus âgées, mouvement très certainement facilité par les facteurs déjà cités (possession du permis de conduire, amélioration des conditions de santé, renouvellement des générations...).

D'autres facteurs ont été identifiés comme influençant directement les choix d'approvisionnement des plus âgés dans la partie de la recherche consacrée aux motivations déclarées pour la fréquentation des différents types de commerces : d'une manière générale, les plus âgés restent plus sensibles à la proximité des lieux d'achat et moins sensibles aux horaires d'ouverture, voire au prix des produits. Il en découle des attitudes assez spécifiques à la population des personnes âgées qui, toutefois, on tendance à s'estomper : entre 1988 et 1995, les profils des motivations différenciés selon l'âge ont eu tendance à s'homogénéiser.

Sans empiéter sur la future partie prospective de cette recherche, on peut d'ores et déjà penser que la mobilité locale des personnes âgées est appelée, de plus en plus, à s'uniformiser avec celle des générations les plus jeunes. L'apparition de la dépendance étant de plus en plus tardive, il est certain que l'étude de la mobilité des personnes âgées reposera, en premier lieu, sur la recherche du seuil à partir duquel on peut considérer qu'il existe une différence marquée entre « troisième » et « quatrième » âges. Les disparités de situations entre ces deux populations devraient en effet être de plus en plus visibles, puisque le troisième âge est manifestement de manière croissante la prolongation des comportements des âges précédents.

Pour l'approvisionnement alimentaire, nous obtenons donc finalement un tableau très original de la situation des personnes âgées dans la perspective de l'étude de la mobilité locale, puisqu'elles adoptent les comportements des plus jeunes. Il est probable que toute étude prospective doit donc se baser aujourd'hui plus sur la prise en compte des effets liés aux générations qu'aux effets stricts de l'âge des personnes, ces derniers étant atténués de plus en plus souvent par l'amélioration des conditions générales. Cette nouvelle prospective se joue donc sur le mode de la recherche des états de transitions entre comportements « jeunes » et « âgés », la frontière étant plus importante que jamais.

ANNEXE : EXTRAITS DES QUESTIONNAIRES DES ENQUÊTES CRÉDOC 1988 ET 1995

Nous donnons ci-après les extraits des questionnaires des enquêtes sur les Comportements Alimentaires des Français en 1988 et 1995 pour les parties qui ont été exploitées dans la recherche sur la mobilité locale.

En 1988, l'enquête portait sur 1 590 ménages, en 1995 sur 1 603.

A 1. Chez vous, qui fait habituellement les courses pour l'alimentation et tous les combien ?

S'il n'y a pas de conjoint, d'enfants ou d'autres personnes, coder "Sans objet".

	Tous les jours		2-3 fois/sem		1fois/sem		2-3 fois/mois	
	1988	1995	1988	1995	1988	1995	1988	1995
Vous-même	27,5	17,9	35,5	34,1	27,7	36,4	4,1	6,7
Votre conjoint	3,8	3,1	7,3	6,9	11,7	15,9	2,8	4,8
Votre(vos) enfant(s)	1,3	0,6	3	1,3	3	2,8	0,7	1,0
Autre personne	0,7	0,2	1,1	0,7	1,2	0,9	0,1	0,1

	1 f/mois		Rarement		Jamais		Sans objet	
	1988	1995	1988	1995	1988	1995	1988	1995
Vous-même	1,1	2,6	1,3	1,0	2,4	1,3	0,4	
Votre conjoint	2,6	3,6	8	7,5	27,9	23,4	35,9	34,9
Votre(vos) enfant(s)	0,8	1,1	4,1	4,0	33	35,5	54,2	53,6
Autre personne	0,1	0,2	0,7	0,1	2,8	2,5	93,4	95,3

A 2. Chez vous, combien de temps par semaine consacre-t-on à faire les courses alimentaires, y compris les trajets ?

	1988	**1995**
Tous individus confondus		2h 29 mn
Proportion de non réponses		2,1 %

A 7. Allez-vous au marché ?

	1988	1995	
Oui	38,2	60,6	
Non	61,7	39,4	passer à A 11

A 8. Habituellement tous les combien ?

	1988	1995
Tous les jours	2,5	0,9
2-3 fois par semaine	11,8	10,5
Une fois par semaine	45,4	40,5
2-3 fois par mois	12,7	15,6
Une fois par mois ou moins	12,1	16,2
Rarement	15,5	16,3

A 9. Surtout pour quelles raisons allez-vous au marché ? *Plusieurs réponses possibles.*

	1988	1995
La proximité	35,5	18,0
Le choix	43,4	17,8
La qualité des produits	43,7	47,2
Les prix	32,3	16,3
Le regroupement des achats	17,3	3,8
L'accueil	15	9,4
En dépannage	6,2	3,2
Le plaisir	54,7	49,8
L'habitude	22,5	12,8
Les horaires d'ouverture	5,3	1,4
La commodité	13	5,4
Pour certains produits précis	31,5	29,7
Aucune de ces raisons	2,5	1,1

A 10. Comment y allez-vous le plus souvent ? *Une seule réponse*

	1988	1995
A pied	50	37,1
En voiture	44,3	56,6
En transport en commun	3,4	3,5
En vélo, vélomoteur, autre	2,2	2,8

A 11. Allez-vous dans une ÉPICERIE ou dans une SUPÉRETTE ? (Ex. : Huit à huit, Comod, Coccinelle)

	1988	1995	
Oui	56,6	50,8	
Non	43,4	49,2	passer à A 15

A 12. Habituellement tous les combien ? *Montrer la liste.*

	1988	1995
Tous les jours	18,4	11,6
2-3 fois par semaine	35,4	23,2
Une fois par semaine	20,6	28,2
2-3 fois par mois	8	13,2
Une fois par mois ou moins	7,1	10,0
Rarement	10,1	13,9

A 13. Surtout pour quelles raisons allez-vous dans une épicerie ou une supérette ?

Plusieurs réponses possibles.

	1988	1995
La proximité	71,6	50,2
Le choix	17,2	7,0
La qualité des produits	16	12,8
Les prix	15	8,2
Le regroupement des achats	22,4	8,4
L'accueil	15	13,1
En dépannage	44,2	50,0
Le plaisir	4,9	2,0
L'habitude	20,5	9,5
Les horaires d'ouverture	16,1	4,4
La commodité	29,8	14,7
Pour certains produits précis	10	8,2
Aucune de ces raisons	2,1	1,1

A 14. Comment y allez-vous le plus souvent ? *Une seule réponse.*

	1988	1995
A pied	69	57,8
En voiture	27,7	37,2
En transport en commun	0,5	1,9
En vélo, vélomoteur, autre	2,4	3,1

A 15. Allez-vous chez des COMMERÇANTS SPÉCIALISÉS ? (Ex. : boucher, marchand de fruits et légumes, ... non compris le boulanger)

	1988	1995	
Oui	62,9	53,8	
Non	36,8	46,2	passer à A 19

N.B. en 1988, le boulanger n'était pas exclu

A 16. Habituellement tous les combien ? *Montrer la liste.*

	1988	1995
Tous les jours	31,9	5,6
2-3 fois par semaine	28,5	29,6
Une fois par semaine	19,2	33,8
2-3 fois par mois	7,3	15,0
Une fois par mois ou moins	4,6	9,5
Rarement	7,9	6,4

A 17. Surtout pour quelles raisons allez-vous chez les commerçants spécialisés ?

Plusieurs réponses possibles.

	1988	1995
La proximité	46,7	19,7
Le choix	25,7	16,4
La qualité des produits	56,8	70,9
Les prix	7,1	5,7
Le regroupement des achats	2,4	1,5
L'accueil	21,5	20,7
En dépannage	10,6	9,4
Le plaisir	12,2	5,8
L'habitude	18,5	10,2
Les horaires d'ouverture	4,8	1,3
La commodité	14,4	9,3
Pour certains produits précis	42,8	24,8
Aucune de ces raisons	1,8	1,1

A 18. Comment y allez-vous le plus souvent ? *Une seule réponse.*

	1988	1995
A pied	59,3	48,7
En voiture	35,5	45,8
En transport en commun	1,7	1,6
En vélo, vélomoteur, autre	2,6	3,9

A 19. Allez-vous dans un SUPERMARCHÉ ?

	1988	1995	
Oui	69,3	75,3	
Non	30,7	24,7	passer à A 23

A 20. Habituellement tous les combien ? *Montrer la liste.*

	1988	1995
Tous les jours	5,1	3,3
2-3 fois par semaine	20,1	21,1
Une fois par semaine	45,1	45,5
2-3 fois par mois	12,1	15,1
Une fois par mois ou moins	13,2	11,5
Rarement	4,1	3,5

A 21. Surtout pour quelles raisons allez-vous dans un supermarché ? *Plusieurs réponses possibles.*

	1988	1995
La proximité	35,2	26,9
Le choix	53,7	29,6
La qualité des produits	23	10,4
Les prix	67,1	51,5
Le regroupement des achats	71,9	53,2
L'accueil	4,3	2,5
En dépannage	6,1	7,5
Le plaisir	8,4	3,9
L'habitude	23,3	18,6
Les horaires d'ouverture	27,2	11,8
La commodité	38,1	22,8
Pour certains produits précis	16,8	11,0
Aucune de ces raisons	1,8	0,8

A 22. Comment y allez-vous le plus souvent ? *Une seule réponse.*

	1988	1995
A pied	21,5	15,3
En voiture	73,5	80,8
En transport en commun	2,5	2,6
En vélo, vélomoteur, autre	2,2	1,3

A 23. Allez-vous dans un HYPERMARCHÉ ?

	1988	1995	
Oui	49,3	65,3	
Non	50,6	34,7	passer à A 27

A 24. Habituellement tous les combien ? *Montrer la liste.*

	1988	1995
Tous les jours	1,6	0,3
2-3 fois par semaine	10,3	6,9
Une fois par semaine	31,7	35,5
2-3 fois par mois	16,4	15,3
Une fois par mois ou moins	27,7	25,9
Rarement	12,1	16,0

A 25. Surtout pour quelles raisons allez-vous dans un hypermarché ? *Plusieurs réponses possibles.*

	1988	1995
La proximité	21,3	10,4
Le choix	59,8	36,8
La qualité des produits	28	8,7
Les prix	72,5	53,7
Le regroupement des achats	76,4	53,6
L'accueil	5,2	1,7
En dépannage	3,8	1,6
Le plaisir	17	12,6
L'habitude	22,5	13,9
Les horaires d'ouverture	41,2	16,3
La commodité	39,7	14,5
Pour certains produits précis	23,6	21,7
Aucune de ces raisons	3,7	1,8

A 26. Comment y allez-vous le plus souvent ? *Une seule réponse.*

	1988	1995
A pied	5,5	1,3
En voiture	90,9	95,3
En transport en commun	2,4	3,0
En vélo, vélomoteur, autre	0,8	0,4

A 27. Allez-vous dans une SURFACE DE VENTE DISCOUNT ?

(Ex. : Ed, Aldi, Lidl, Le Mutant, ...)

	1988	1995	
Oui	11,2	32,2	
Non	88,7	67,8	passer à A 31

A 28. Habituellement tous les combien ? *Montrer la liste.*

	1988	1995
Tous les jours	19,9	0,9
2-3 fois par semaine	25,9	5,2
Une fois par semaine	19,2	18,1
2-3 fois par mois	18,5	16,1
Une fois par mois ou moins	13,9	32,4
Rarement		27,3

A 29. Surtout pour quelles raisons allez-vous dans une surface de vente discount ?

Plusieurs réponses possibles

	1988	1995
La proximité	39,7	10,6
Le choix	43,6	2,3
La qualité des produits	25,2	3,8
Les prix	73	83,0
Le regroupement des achats	48,3	5,5
L'accueil	6,8	1,5
En dépannage	16,1	8,6
Le plaisir	12,8	1,7
L'habitude	14,9	4,5
Les horaires d'ouverture	18,9	1,0
La commodité	27,7	4,5
Pour certains produits précis	22,5	19,8
Aucune de ces raisons	2,7	3,4

A 30. Comment y allez-vous le plus souvent ? *Une seule réponse*

	1988	1995
A pied	41,1	16,9
En voiture	53,7	79,1
En transport en commun	4,4	2,3
En vélo, vélomoteur, autre	-	1,7

A 31. Allez-vous dans un MAGASIN SPÉCIALISÉ DE SURGELÉS (freezer-center) ? (Ex. : Picard Surgelés, Gel 2000, ...)

	1988	1995	
Oui.....	14,1	22,8	
Non.....	85,9	77,2	passer à A 35

A 32. Habituellement tous les combien ? *Montrer la liste.*

	1988	1995
Tous les jours	1	0,0
2-3 fois par semaine	1,3	1,5
Une fois par semaine	6,5	2,1
2-3 fois par mois	9,8	12,1
Une fois par mois ou moins	47,2	47,6
Rarement	34,1	36,6

A 33. Surtout pour quelles raisons allez-vous dans un magasin spécialisé de surgelés ? *Plusieurs réponses possibles.*

	1988	1995
La proximité	21,7	5,4
Le choix	43,3	22,2
La qualité des produits	32,4	28,5
Les prix	44,1	16,4
Le regroupement des achats	23,1	8,5
L'accueil	3,4	1,4
En dépannage	17,1	6,3
Le plaisir	7,4	2,3
L'habitude	7,9	1,9
Les horaires d'ouverture	3	1,0
La commodité	18,5	10,2
Pour certains produits précis	55	57,6
Aucune de ces raisons	1,5	2,1

A 34. Comment y allez-vous le plus souvent ? *Une seule réponse.*

	1988	1995
A pied	22,7	19,9
En voiture	73,6	76,2
En transport en commun	1,7	2,2
En vélo, vélomoteur, autre	2	1,7

A 35. Utilisez-vous la LIVRAISON A DOMICILE pour les produits alimentaires ?

	1988	1995	
Oui	17,1	19,0	
Non	82,9	81,0	passer à S 1

A 36. Habituellement tous les combien ? *Montrer la liste.*

	1988	1995
Tous les jours	20,3	2,1
2-3 fois par semaine	17,7	3,1
Une fois par semaine	11,2	6,1
2-3 fois par mois	4,2	6,1
Une fois par mois ou moins	35,9	69,2
Rarement	10,8	13,3

A 37. Surtout pour quelles raisons utilisez-vous la livraison à domicile?

Plusieurs réponses possibles.

	1988	1995
Le choix	8,5	10,1
La qualité des produits	17,4	20,3
Les prix	10,6	6,5
Le regroupement des achats	11,3	6,3
En dépannage	13,5	7,4
Le plaisir	5	3,2
L'habitude	21,9	9,1
La commodité	71,3	58,5
Pour certains produits précis	24,8	33,3
Aucune de ces raisons	5,8	3,0

CYCLE DE VIE ET MODÉLISATION DE LA MOBILITÉ LOCALE EN SEMAINE

INTRODUCTION ET DÉFINITION DU CHAMP

Nous étudions dans ce chapitre l'ensemble du champ de la mobilité locale individuelle, sur la base des données des enquêtes sur les transports en 1982-83 et 1993-94 (Insee-Inrets). Les déplacements sont considérés comme locaux dès lors qu'ils se déroulent à une distance inférieure à 80 km du domicile.

Nous cherchons en premier lieu à identifier les différences de comportements en fonction de l'âge. D'autres facteurs de description des individus et des ménages dans lesquels ils vivent sont aussi pris en compte lorsque c'est possible (présence de handicap, motorisation, évolution des revenus disponibles...).

Les déplacements individuels sont en particulier décrits par :

- le motif du déplacement,
- le mode de transport utilisé,
- les zones et communes d'origine et de destination,
- la distance parcourue et le temps de parcours.

Selon les nomenclatures utilisées usuellement pour comparer les enquêtes de 1982 et 1994, nous regroupons les motifs des déplacements de la manière suivante :

- retour au domicile (habituel ou logement occasionnel),
- lieu d'études, nourrice, crèche, et motifs professionnels,

- achats (alimentaires ou non),
- soins médicaux ou personnels,
- démarches administratives, réservation, recherche d'informations,
- sociabilité (visites à des parents ou amis...),
- accompagnement d'une personne,
- loisirs (y.c. vacances, résidence secondaire, visites, sport, cinéma, théâtre, restaurant...),
- autres motifs personnels.

Pour la population des personnes âgées, le fait de ne pas distinguer les déplacements pour motifs professionnels et ceux pour les études n'a pas d'importance décisive puisque les études sont marginales au sein de cette population, tandis que les déplacements pour motifs professionnels disparaissent progressivement avec la généralisation de la retraite.

* * *

La première partie de ce chapitre a pour but de donner une description générale de la mobilité locale, en cherchant en particulier à identifier les différences de choix modaux des personnes âgées.

Le motif de déplacement correspondant au « travail » est étudié ensuite, de manière a pouvoir introduire par la suite dans une modélisation un facteur exogène correspondant à l'âge d'entrée en retraite. Il s'agit à la fois de parvenir à une modélisation de la durée du travail et de décrire de manière la plus fine qui soit l'influence du passage du seuil des 60 ans sur la mobilité individuelle.

Ces résultats permettront d'alimenter l'identification des éléments prospectifs utiles à la construction des scénarios sur l'évolution de la mobilité locale des personnes âgées.

ÉTUDE DES DÉTERMINANTS DES DÉPLACEMENTS LOCAUX EN SEMAINE

Chaque déplacement met l'individu en situation d'arbitrer entre les différents modes de transports dont il a la possibilité de se servir. Les déterminants de cet arbitrage peuvent être repérés, comme la distance à parcourir, le transport d'objets (par exemple les sacs de courses plus ou moins encombrants et lourds) ou encore l'horaire du déplacement (préférence pour les transports en commun aux heures de pointe pour échapper aux embarras de la circulation, ou au contraire préférence pour la voiture individuelle en dehors des horaires des transports collectifs).

A ces déterminants ponctuels, liés directement à la nature du déplacement, s'ajoutent des déterminants individuels : motorisation du ménage et possibilité d'en avoir individuellement l'usage, difficultés physiques de déplacement liées à l'état de santé général des personnes, *etc*.

La nature dynamique des données d'enquêtes étudiées permettra de délimiter aussi le champ et l'ampleur des effets de génération qui peuvent exister.

Nous cherchons à identifier dans cette partie les déterminants des déplacements locaux pour le cas des personnes âgées afin de proposer un cadre d'analyse de leur mobilité locale.

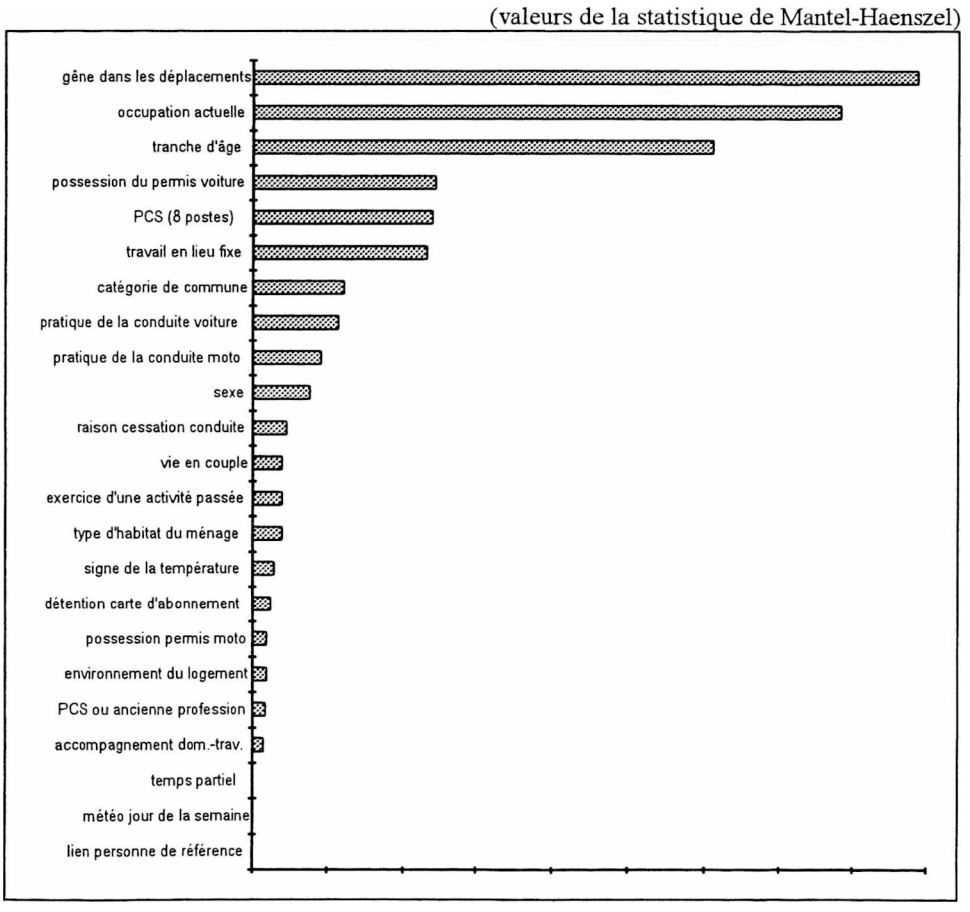
Cela permettra d'estimer l'impact que peuvent avoir sur la mobilité locale des changements de liés à la fois aux attitudes et comportements individuels et aux effets de renouvellement des générations.

Déterminants principaux de la mobilité locale

Influence de la perte d'automonomie

L'étude des fréquences des déplacements est en premier lieu celle du fait de se déplacer ou non. Un certain nombre de facteurs peuvent influencer la mobilité des personnes : le graphe suivant donne, pour différentes variables signalétiques de l'enquête « Transports » de 1994, l'intensité du lien avec une variable indicatrice indiquant s'il y a eu ou non au moins un déplacement au cours de la semaine d'enquête.

Figure 5. ***Liaison générale entre différents facteurs et le fait de se déplacer localement en semaine***



Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Guide de lecture : les barres de l'histogramme sont proportionnelles à la valeur de la statistique du chi-2 de Mantel-Haenszel.

Logiquement, la variable indiquant la présence d'une gêne dans les déplacements est la plus fortement liée au fait de se déplacer, avant le statut professionnel et la tranche d'âge de l'individu. Les deux premiers indicateurs renvoient en fait à l'âge de l'individu : la variable décrivant l'occupation actuelle de la personne interrogée sur ses déplacements indique ainsi par exemple si cette personne est retraitée. De même, il existe une très forte liaison entre la présence de gêne dans les déplacements et l'âge : avant 50 ans, 2% de la population souffre d'une perte d'autonomie au moins partielle ; après 65 ans, ce sont 29% des individus qui ne peuvent plus dire être parfaitement autonomes (ces proportions sont calculées au sein de l'échantillon interrogé pour l'enquête transports 1994).

*Tableau 61. **Fréquence d'une gêne dans les déplacements chez les personnes âgées***

(en % colonne)

	moins de 50 ans	**50 à 64 ans**	**65 ans et plus**	*ensemble population*
pas de gêne	98,0	92,1	71,2	*92,9*
gêné mais peut se déplacer seul sur tous itinéraires	1,4	4,5	10,2	*3,1*
gêné mais peut se déplacer seul sur certains itinéraires	0,4	1,9	9,7	*2,1*
ne peut se déplacer seul(e)	0,2	1,5	8,9	*1,9*
total	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

La perte d'autonomie physique qui accompagne souvent le vieillissement expliquera donc en grande partie la diminution globale de la mobilité au delà de 65 ans.

Tableau 62. Déplacements locaux en semaine et perte d'autonomie

(en %)

	présence de déplacements	absence de déplacements	*total*
pas de gêne	86,5	13,5	*100,0*
gêné mais peut se déplacer seul sur tous itinéraires	66,4	33,6	*100,0*
gêné mais peut se déplacer seul sur certains itinéraires	50,9	49,1	*100,0*
ne peut se déplacer seul(e)	20,1	79,9	*100,0*
ensemble de la population	*83,1*	*16,9*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

L'impact de la condition physique sur la présence ou non de déplacements est très fort : l'apparition seule d'une gêne pour se déplacer, même si elle n'entrave que partiellement l'autonomie, entraîne une baisse de 20 points de la proportion d'individus qui se déplacent au moins une fois en semaine.

Le vieillissement s'accompagne naturellement d'une diminution de l'autonomie des personnes. C'est même une définition que l'on peut donner du vieillissement. En créant une situation de dépendance, cette perte d'autonomie entraîne une diminution sensible de la mobilité locale, y compris dans le cas d'une dépendance partielle. Dans cette dernière situation, que l'on peut certainement considérer comme en croissance dans les années qui viennent, il est clair que la fatigue induite par les déplacements est beaucoup plus forte pour la personne gênée partiellement dans ses déplacements, ce qui explique la volonté générale qu'elle aura de réduire ses sorties du domicile.

L'influence de la dépendance physique est largement liée aux progrès médicaux. Ceux-ci peuvent entraîner d'importants changements de comportements dans le sens où ils ne tiennent pas seulement au prolongement de la vie mais surtout à sa plus longue continuation sans présence de handicap majeur. Il s'agit toutefois d'une évolution de fond de la société dont les incidences sont difficilement mesurables.

De même, un certain nombre de mesures d'aide aux personnes dépendantes s'inscrivent dans la politique sociale française. A ce titre, leur développement pourrait permettre dans les années à venir aux personnes âgées de changer la nature de leur mobilité locale : en développant par exemple les services de proximité dont par exemple la livraison à domicile ou l'aide pour les courses, ces

personnes bénéficieraient d'un surplus de temps et d'énergie pour d'autres motifs de sorties, sans pour autant que les déplacements induits soient plus pénibles.

Influence de l'âge

Compte tenu des données qui précèdent, nous voyons qu'au sein de la population adulte la mobilité locale est strictement décroissante avec l'âge.

Tableau 63. Déplacements locaux en semaine et âge

(en %)

	présence de déplacements	**absence de déplacements**	*total*
moins de 11 ans	87,0	13,0	*100,0*
12-17 ans	87,6	12,4	*100,0*
18-24 ans	90,1	9,9	*100,0*
25-39 ans	91,3	8,7	*100,0*
40-64 ans	83,8	16,2	*100,0*
65-74 ans	66,2	33,8	*100,0*
75 ans et plus	50,4	49,6	*100,0*
ensemble de la population	*83,1*	*16,9*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

La liaison entre l'âge et la présence de déplacements est non seulement très significative mais elle entraîne aussi des écarts importants de comportements chez les personnes les plus âgées. Les tranches d'âges les plus mobiles sont celles des 18-40 ans. La catégorie des plus de 65 ans est la seule pour laquelle la proportion de présence de déplacements elle est très inférieure à la moyenne de l'ensemble de la population.

On retrouve l'effet de l'âge comme facteur explicatif de l'absence de déplacements dans le croisement selon l'occupation des individus, avec un clivage très net entre les comportements des actifs et des retraités.

Tableau 64. Déplacements locaux en semaine et statut professionnel

(en %)

	présence de déplacements	**absence de déplacements**	*total*
actif occupé	93,2	6,8	*100,0*
chômeur	81,0	19,0	*100,0*
retraité (ancien salarié)	69,2	30,8	*100,0*
retraité (ancien indépendant)	53,9	46,1	*100,0*
femme au foyer	72,6	27,4	*100,0*
ensemble de la population	*83,1*	*16,9*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Outre les 30 points qui différencient les taux de déplacements des actifs et des retraités, une disparité de comportement apparaît clairement entre les deux catégories de retraités considérées : les anciens salariés gardent une mobilité beaucoup plus forte que les anciens indépendants (dont font aussi partie les anciens agriculteurs). Par effet de génération, l'extension du salariat peut donc être considérée comme un facteur d'accroissement global de la mobilité des personnes âgées.

Déterminants secondaires de la mobilité locale

Le statut professionnel explique mieux le fait de se déplacer ou non que la PCS : le clivage entre actifs et retraités est plus fort que celui qui existe au sein des catégories professionnelles. Des différences de comportements peuvent toutefois être mises en évidence pour ce qui concerne la PCS des individus.

Tableau 65. Déplacements locaux en semaine et PCS

(en %)

	présence de déplacements	**absence de déplacements**	*total*
agriculteur	68,6	31,4	*100,0*
artisan-commerçant	85,6	14,4	*100,0*
cadre	93,8	6,2	*100,0*
profession intermédiaire	95,1	4,9	*100,0*
employé	92,7	7,3	*100,0*
ouvrier	92,9	7,1	*100,0*
retraité	66,5	33,5	*100,0*
inactifs	78,3	21,7	*100,0*
ensemble de la population	*83,1*	*16,9*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Ce tableau illustre les différences de déplacements qui semblent moins liées à la profession elle-même qu'au cadre dans lequel elle s'exerce : la mobilité locale des professions plutôt urbaines (actifs cadres, employés ou ouvriers, artisans dans une moindre mesure) est nettement supérieure à celle des agriculteurs. Ceux-ci sont à peine plus mobiles que les retraités.

Dernier déterminant de la mobilité parmi les principaux que nous avons identifiés, la possession du permis de conduire automobile influence nettement la mobilité locale en semaine des personnes, comme le montre le tableau suivant.

Tableau 66. Déplacements locaux en semaine et possession du permis de conduire

(en %)

	présence de déplacements	absence de déplacements	*total*
possède le permis de conduire	87,5	12,5	*100,0*
ne possède pas le permis de conduire.....	69,2	31,8	*100,0*
ensemble de la population.....	*83,1*	*16,9*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Le permis de conduire conditionne non seulement en grande partie les choix modaux mais il influence aussi directement la fréquence des déplacements : sa non possession entraîne une baisse très nette de la mobilité globale des individus. Le phénomène décrit aujourd'hui est certainement lié aux caractéristiques de la population qui a le permis de conduire, qui est plus jeune.

Il existe une liaison significative entre l'âge et la possession du permis de conduire, liaison dont nous avons déjà vu qu'elle change par effet de génération. L'évolution de la société montre que la possession du permis de conduire se généralise dans l'ensemble de la population et, plus particulièrement, que les différences entre hommes et femmes s'estompent, ainsi que celles entre jeunes et âgés. Ce permis étant acquis – sauf dans des cas qui restent exceptionnels, en général liés à certaines professions exercées impliquant son renouvellement sous condition de visite médicale, ou bien en cas de retrait pour infractions au code – on assiste à un effet générationnel de diffusion de la possibilité de conduire de manière autonome dans la population. C'est par conséquent un facteur d'augmentation de la mobilité locale des personnes âgées, au moins dans le cas des jeunes retraités qui ne sont pas encore touchés par des handicaps susceptibles d'entraver leurs déplacements.

L'ensemble de ces résultats montre par conséquent que le vieillissement, et plus particulièrement le passage d'un seuil d'âge se situant aux alentours de 65 ans, entraîne une baisse significative de présence d'une mobilité locale en semaine. Cette baisse résulte d'un effet de l'âge mais aussi de la génération des individus : comme on peut le voir par exemple à travers les disparités de comportements chez les différentes catégories de retraités, la mobilité après 65 ans dépend beaucoup des habitudes qui ont été prises par les individus avant.

Détails des effets de l'âge dans la mobilité locale

Le nombre de déplacements selon l'âge

Ayant identifié précédemment un certain nombre de critères expliquant la présence ou non d'une mobilité locale individuelle, nous étudions maintenant plus précisément les données de fréquence des déplacements des personnes en fonction des mêmes critères.

Tableau 67. Liaison entre des critères de sélection de la mobilité locale en semaine et le nombre de déplacements quotidiens

(nombre moyen de déplacements quotidiens)

		ensemble	personnes s'étant déplacées
Ensemble		**3,23**	**3,86**
Sexe de l'individu	homme	3,34	3,86
	femme	3,12	3,86
Age de l'individu	moins de 25 ans	3,24	3,65
	25-39 ans	4,09	4,44
	40-64 ans	3,32	3,92
	65-74 ans	2,09	3,15
	75 ans et plus	1,32	2,62
Statut professionnel	salarié	3,85	4,25
	retraité (ancien salarié)	2,23	3,22
	retraité (ancien indépendant)	1,60	2,97
PCS	agriculteur	2,62	4,03
	artisan-commerçant	3,56	4,20
	cadre	3,92	4,18
	profession intermédiaire	4,15	4,37
	employé	3,82	4,14
	ouvrier	3,71	4,00
	retraité	2,11	3,19
	inactif	3,00	3,84
Gêne dans les déplacements	aucune gêne	3,35	3,89
	peut se déplacer seul sur tous itinéraires	2,32	3,50
	peut se déplacer seul sur certains itinéraires	1,35	2,65
	ne peut se déplacer seul	0,54	2,91
Possession du permis de conduire	oui	3,60	4,12
	non	2,19	3,22

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Le nombre moyen de déplacements locaux quotidiens en semaine s'élève, pour l'ensemble de la population française, à 3,23. En ne tenant compte que des 83,1% de personnes qui se sont effectivement déplacées, on obtient une moyenne de 3,86 déplacements locaux quotidiens.

Par un effet de sélection, les écarts entre extrêmes diminuent sensiblement lorsque l'on s'intéresse aux seules personnes qui se sont effectivement déplacées au moins une fois dans leur journée.

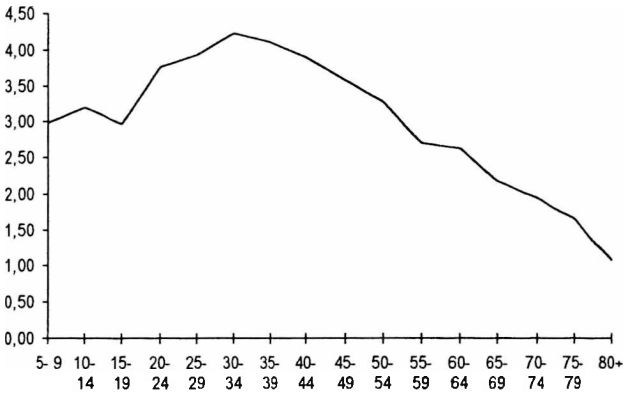
Les différences de comportements liées au sexe des individus illustrent ce phénomène : si dans l'ensemble les hommes se déplacent en moyenne 3,34 fois et les femmes 3,12 fois dans une journée, ces fréquences s'égalisent si l'on ne prend en compte que les personnes qui se sont effectivement déplacées au moins une fois. La différence observée globalement s'explique donc par des différences de statut social entre hommes et femmes qui peuvent affecter le fait de se déplacer ou non : ainsi, le statut professionnel (plus de déplacements pour les actifs) et aussi l'âge (il y a proportionnellement plus de femmes âgées) doivent influer sur ces résultats.

Des écarts sensibles subsistent toutefois selon certaines variables : l'âge des individus (et par conséquent les différentes modalités qui y sont liées, en particulier les personnes retraitées ou physiquement limitées dans leurs déplacements), la PCS et, aussi, la possession du permis de conduire.

Enfin, on remarquera que même pour les personnes qui ont le plus de difficultés à se déplacer, la présence effective d'une sortie du domicile entraîne un nombre moyen de déplacements importants.

Figure 6. ***Nombre de déplacements quotidiens locaux en semaine selon l'âge des individus***

Age	nb. depl.
5- 9 ans	2,99
10-14 ans	3,21
15-19 ans	2,97
20-24 ans	3,76
25-29 ans	3,92
30-34 ans	4,24
35-39 ans	4,11
40-44 ans	3,89
45-49 ans	3,57
50-54 ans	3,28
55-59 ans	2,69
60-64 ans	2,63
65-69 ans	2,17
70-74 ans	1,94
75-79 ans	1,65
80 ans et plus	1,08



Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

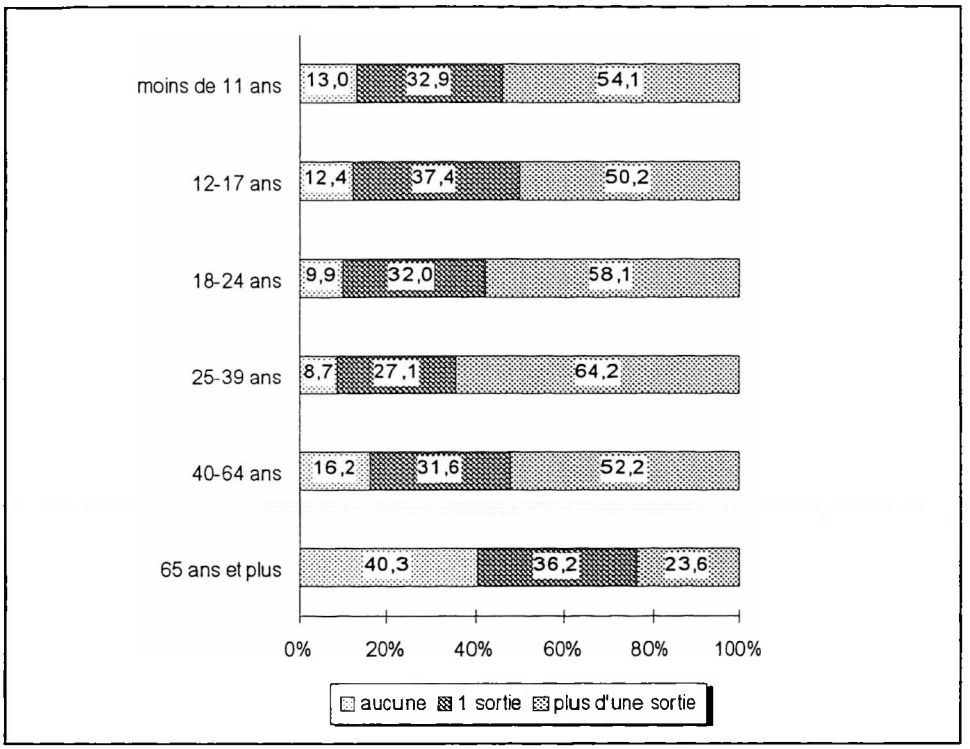
Cette courbe montre qu'entre 55 et 65 ans, la mobilité moyenne des individus est plutôt stable, le nombre de déplacements quotidiens étant un peu supérieur à 2,6. En revanche, cette mobilité diminue sensiblement après 65 ans et, encore plus, après 80 ans. Ces phénomènes sont bien entendu à mettre en relation avec la montée des difficultés individuelles à se déplacer sans gêne à ces âges.

Enfin, l'étude de la mobilité locale en semaine ne peut se réduire à celle d'un nombre moyen de déplacements. Plus précisément, les données moyennes amènent à s'interroger sur la distribution des fréquences de sortie du domicile : entre l'absence totale de mobilité et une mobilité sensiblement réduite aux âges les plus élevés, nous pouvons obtenir une description de la population dont la mobilité est faible en fréquence – en particulier lorsqu'il n'y a au maximum qu'une sortie du domicile.

Du fait du chaînage des déplacements, nous déterminons le nombre de sorties du domicile effectuées par chaque individu par le comptage de ses déplacements dont le motif est le retour au domicile. En partant du principe que dans l'immense majorité des cas, il faut être sorti de chez soi un jour d'enquête pour pouvoir y revenir, l'approximation qui est réalisée ici reste limitée. Elle est en fait liée aux personnes qui n'effectuent qu'un déplacement dans leur journée dont le motif n'est pas le retour au domicile, ce qui reste marginal dans le champ de la mobilité locale.

Les figures qui suivent donnent cette répartition par tranches d'âge et font ainsi apparaître les grandes différences de la mobilité des personnes âgées par rapport à celle du reste de la population.

Tableau 68. Absence de sortie et sortie unique du domicile en semaine selon l'âge



Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

La part des personnes qui ne sortent au plus qu'une fois de leur domicile en semaine est plutôt comparable d'une tranche d'âge à l'autre, à l'exception des plus âgés : si la part des sorties uniques est supérieure tout en restant dans le même ordre de grandeur que pour le reste de la population, la part des personnes ne sortant pas du tout de leur domicile est plus de deux fois supérieure à ce que l'on observe chez tous les groupes d'âge de moins de 65 ans.

La structure des déplacements locaux des personnes âgées en semaine se caractérise donc en premier lieu par un poids important des déplacements liés à une sortie unique du domicile. Nous examinerons par la suite le lien entre cette structure particulière en fréquence et les motivations des sorties du domicile, qui induisent une réduction du champ des déplacements des personnes âgées.

Liaison entre les choix modaux et l'âge des individus

Le choix d'un mode de transport dépend fortement de l'âge des individus et, comme nous avons déjà pu le montrer à partir des données d'enquête du Crédoc, de leur génération.

Les tableaux suivants le montrent, pour les deux années d'enquêtes « Transports ».

Tableau 69. Modes de transport pour les déplacements locaux en semaine selon l'âge en 1982

(en %)

	marche à pied	**2 roues**	**automobile conducteur**	**automobile passager**	**transports en commun**	***ensemble***
moins de 11 ans.....	54,1	2,9	0,0	36,1	6,8	*100,0*
12-17 ans.....	48,5	19,5	0,0	16,0	16,0	*100,0*
18-24 ans.....	30,4	17,2	33,0	7,2	12,0	*100,0*
25-39 ans.....	23,7	4,1	59,6	5,5	7,2	*100,0*
40-64 ans.....	27,3	7,4	49,3	7,1	8,9	*100,0*
65-74 ans.....	54,1	8,7	22,7	6,0	8,5	*100,0*
75 ans et plus.....	64,7	6,4	15,4	5,8	7,8	*100,0*
ensemble.....	*34,7*	*8,1*	*37,3*	*10,7*	*9,1*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1982, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Tableau 70. Modes de transport pour les déplacements locaux en semaine selon l'âge en 1994

(en %)

	marche à pied	2 roues	automobile conducteur	automobile passager	transports en commun	*ensemble*
moins de 11 ans	39,4	5,6	0,0	46,8	8,2	*100,0*
12-17 ans	36,4	11,9	0,1	27,3	24,4	*100,0*
18-24 ans	21,1	5,0	42,7	16,6	14,7	*100,0*
25-39 ans	16,6	2,7	65,0	8,7	7,0	*100,0*
40-64 ans	18,2	3,1	63,0	9,3	6,3	*100,0*
65-74 ans	33,2	2,9	41,6	16,2	6,0	*100,0*
75 ans et plus	50,7	4,4	17,5	14,8	6,0	*100,0*
ensemble	*23,2*	*4,2*	*47,9*	*15,3*	*9,4*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Le cas de la voiture permet de montrer combien les premiers âges de la vie sont ceux de la dépendance, les enfants sont conduits en voiture, puis ils s'émancipent et ainsi les adolescents et jeunes circulent plus volontiers en deux roues ou en transports en commun. L'âge adulte devient ensuite celui où l'utilisation de l'automobile domine nettement.

En 1982 comme en 1994, les personnes âgées utilisent sensiblement moins l'automobile que leurs cadets, soit qu'elles ne conduisent plus (les raisons de cette rupture peuvent concerner leur état de santé, leurs conditions financières qui leur interdisent l'entretien d'un véhicule, *etc...*), soit qu'elles n'ont jamais conduit (*cf.* l'évolution du taux de possession du permis de conduire), soit encore qu'elles ne trouvent plus personne pour les accompagner (cas des veuves n'ayant pas le permis de conduire qui se trouvent dépourvues lors de la disparition de leur mari). La moindre utilisation de la voiture chez les personnes âgées est compensée par un usage plus fréquent de la marche à pied.

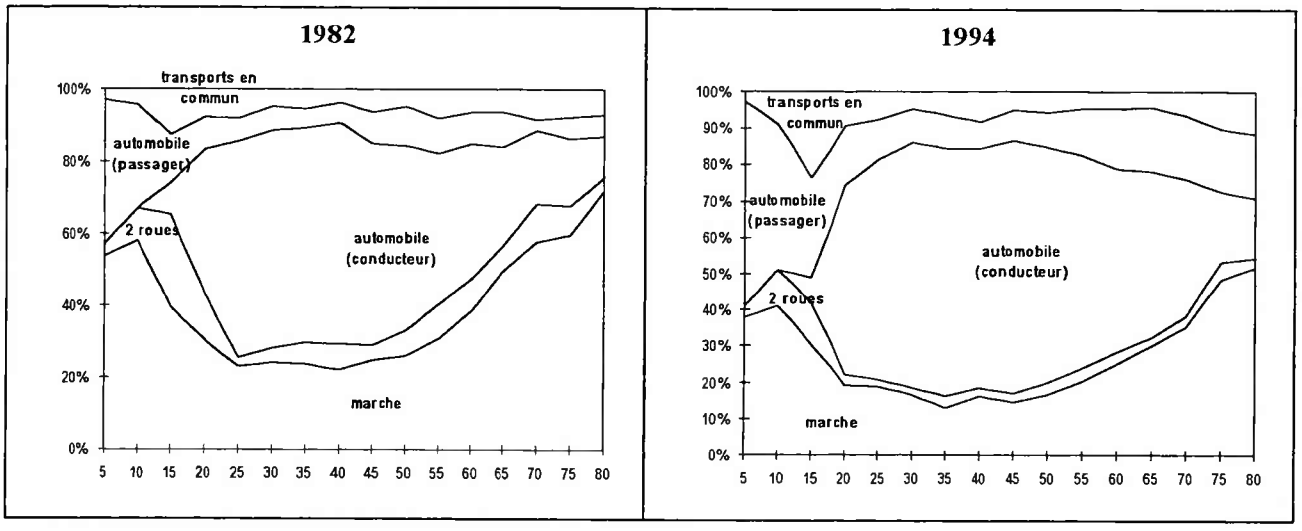
Entre 1982 et 1994, les évolutions que l'on observe sont à analyser au regard de l'augmentation de 15 points de la proportion d'utilisation de la voiture par l'ensemble de la population, de manière inégale selon les groupes d'âge.

Les personnes âgées utilisent donc nettement plus la voiture qu'en 1982, ce qui devra s'expliquer surtout par un effet de génération. Elles sont même la catégorie pour laquelle la croissance de

l'utilisation de l'automobile a été la plus importante entre 1982 et 1994. Cette augmentation est autant due à l'utilisation de l'automobile en tant que passager qu'en tant que conducteur.

Ce résultat est cohérent avec ceux que nous avons pu établir à partir des données du Crédoc sur la diffusion de l'utilisation de l'automobile par les ménages pour l'approvisionnement alimentaire. Dans les deux sources d'enquêtes, on observe un phénomène de rattrapage de la part des groupes d'âges qui utilisaient le moins l'automobile au début des années quatre-vingt.

Figure 7. ***Répartition des modes de transports pour les déplacements locaux en semaine selon l'âge en 1982 et 1994***



Source : Enquêtes Transports 1982-1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Cette double représentation des structures de choix modaux de l'ensemble des déplacements individuels en fonction de l'âge et du temps illustre les grandes évolutions globales des modes de déplacements : entre 1982 et 1994, les déplacements s'effectuent de plus en plus souvent en automobile, tous âges confondus. Le développement de l'automobile se fait principalement au détriment de la marche à pied et des deux roues.

L'évolution de l'utilisation des transports en commun est plus contrastée. En effet, on assiste à une spécialisation par âges de leur usage : ils sont utilisés par les 15-20 ans pour le quart de leurs déplacements et par les plus de 75 ans pour plus de 15% des leurs. En 1982, la distribution de l'usage des transports en commun était plus uniforme, le pic des 15-20 ans étant beaucoup moins accentué. A l'autre extrême du cycle de vie, on observe une augmentation sensible de l'usage des transports en commun chez les personnes les plus âgées. Ce phénomène doit s'expliquer par une

meilleure adaptation de l'offre de transports urbains aux besoins de cette catégorie de population, que ce soit en services rendus (zones desservies) ou en tarification (exonérations ou réductions pour les plus âgés).

Le développement de l'utilisation de l'automobile entre les deux enquêtes s'est accompagné de sa plus fréquente utilisation en tant que passager, plus particulièrement aux âges les plus élevés. En 1982, 23% des déplacements locaux en semaine des plus de 65 ans effectués en voiture le sont en tant que passager, cette proportion s'élève à 33% en 1994. Si on ne prend en compte que les plus de 75 ans, l'utilisation de la voiture en tant que passager passe de 27% de l'ensemble des déplacements individuels en voiture en 1982 à 50% en 1994.

En tout état de cause, comme nous l'avons noté pour l'étude de l'approvisionnement alimentaire, l'utilisation de l'automobile s'est intensifiée et les disparités d'utilisation tendent à s'estomper, du fait de l'effet de rattrapage particulièrement important chez les individus les plus âgés.

Évolutions des motifs de déplacements locaux en fonction de l'âge

A chaque moment du cycle de vie correspond une structure spécifique de déplacements, conditionnée par des motivations liées à l'activité des individus. Ainsi, les déplacements des étudiants sont dominés par les parcours entre domicile et lieu d'étude, ceux des actifs par les trajets domicile–lieu de travail, *etc*...

Tableau 71. Motifs de déplacements locaux en semaine selon l'âge en 1982

(en %)

	domicile	lieux études, travail	achats	soins médicaux	démarches administratives	sociabilité	accompagnement	loisirs	autres motifs personnels	*ens.*
moins de 11 ans.	42,8	29,4	5,0	0,7	0,3	6,3	7,9	2,7	4,6	*100,0*
12-17 ans.....	44,8	32,1	6,0	1,2	0,3	4,4	2,5	4,7	3,9	*100,0*
18-24 ans.....	38,7	27,1	9,5	1,1	2,1	7,4	4,4	4,4	5,1	*100,0*
25-39 ans.....	36,2	27,9	10,4	1,1	1,8	4,8	12,4	2,5	2,6	*100,0*
40-64 ans.....	39,8	26,8	13,1	1,6	1,8	4,0	6,3	2,6	3,8	*100,0*
65-74 ans.....	44,2	3,3	22,1	2,7	2,6	7,6	3,3	3,7	10,5	*100,0*
75 ans et plus.....	45,1	2,8	22,3	3,4	2,3	8,6	1,2	4,4	9,7	*100,0*
ensemble.....	*39,9*	*26,1*	*10,9*	*1,3*	*1,5*	*5,3*	*7,4*	*3,1*	*4,3*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1982, Insee-Inrets, traitement Crédoc

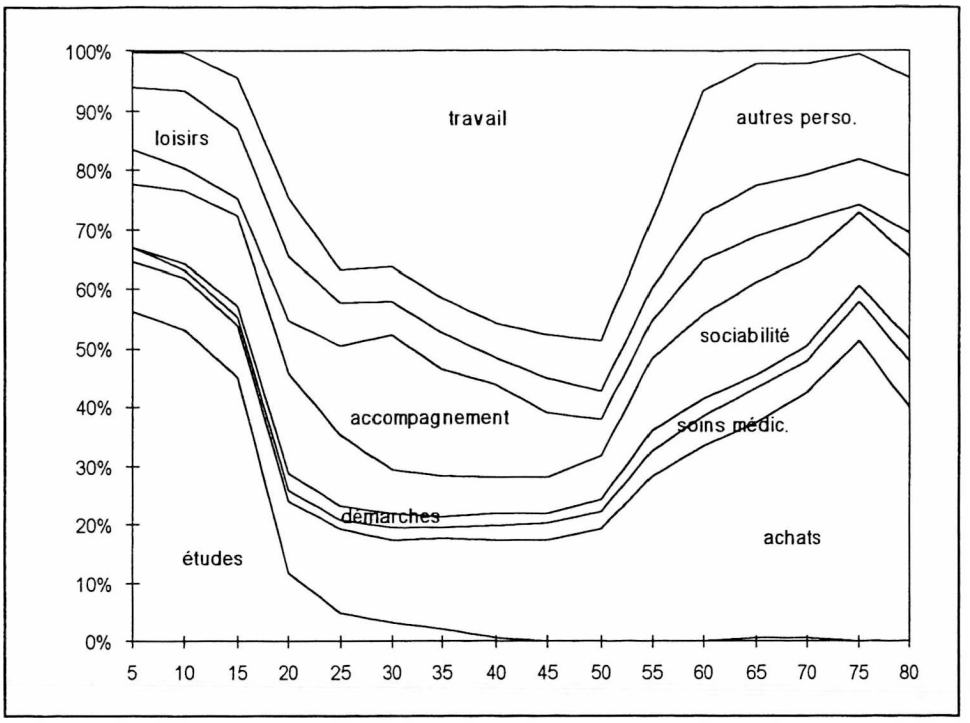
Tableau 72. Motifs de déplacements locaux en semaine selon l'âge en 1994

(en %)

	domicile	lieux études, travail	achats	soins médicaux	démarches administratives	sociabilité	accompagnement	loisirs	autres motifs personnels	*ens.*
moins de 11 ans.	43,7	31,8	4,5	1,3	0,0	6,4	2,8	6,1	3,3	*100,0*
12-17 ans.....	44,5	28,8	4,8	0,4	0,9	7,7	1,7	7,2	4,1	*100,0*
18-24 ans.....	38,4	23,6	7,4	1,1	1,8	10,2	4,6	6,9	6,0	*100,0*
25-39 ans.....	38,9	25,4	8,9	1,2	1,4	5,4	11,5	3,9	3,5	*100,0*
40-64 ans.....	40,5	23,4	12,6	1,9	1,3	5,0	6,4	3,3	5,6	*100,0*
65-74 ans.....	43,4	1,4	22,0	3,2	1,4	8,7	4,0	4,6	11,3	*100,0*
75 ans et plus.....	46,7	1,3	24,3	3,9	1,7	6,9	1,5	4,4	9,1	*100,0*
ensemble.....	*40,7*	*23,3*	*10,4*	*1,5*	*1,3*	*6,4*	*6,8*	*4,6*	*5,1*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Figure 8. ***Répartition des motifs de déplacements locaux en semaine selon l'âge en 1994***



Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Ces résultats permettent de mesurer la spécificité des déplacements selon les âges de la vie et surtout selon l'activité des individus en fonction de leur situation dans le cycle de vie. La dépendance la plus évidente est celle qui relie la mobilité à la nature de l'activité des personnes : elle est ainsi conditionnée en premier lieu par les déplacements liés aux études ou à une profession aux âges jeunes, puis ces motifs structurants disparaissent progressivement avec le vieillissement.

Les changements de comportements liés au vieillissement se produisent en effet avec une certaine lenteur : comme on pouvait s'y attendre au vu des résultats connus sur l'entrée en retraite (Blanchet, Monfort -1996), la diminution de la part des déplacements liés à une activité professionnelle est très progressive et s'étale entre les âges de 50 à 65 ans.

Notons qu'il s'agit là non seulement d'un résultat lié la cessation de toute activité professionnelle mais aussi à l'extension de systèmes tels que la préretraite ou encore la diminution de l'activité professionnelle à partir de 55 ans (ce qu'illustre le tableau suivant qui présente la proportion d'actifs dans l'enquête « Transports »). Enfin, dans un grand nombre de cas, l'âge et les tâches d'encadrement qui l'accompagnent impliquent une vie professionnelle plus sédentaire.

Tableau 73. Proportion d'actifs par tranches d'âge autour de 60 ans

(en %)

	Taux d'actifs
50 - 54 ans	71,5
55 - 59 ans	41,2
60 - 64 ans	9,5

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

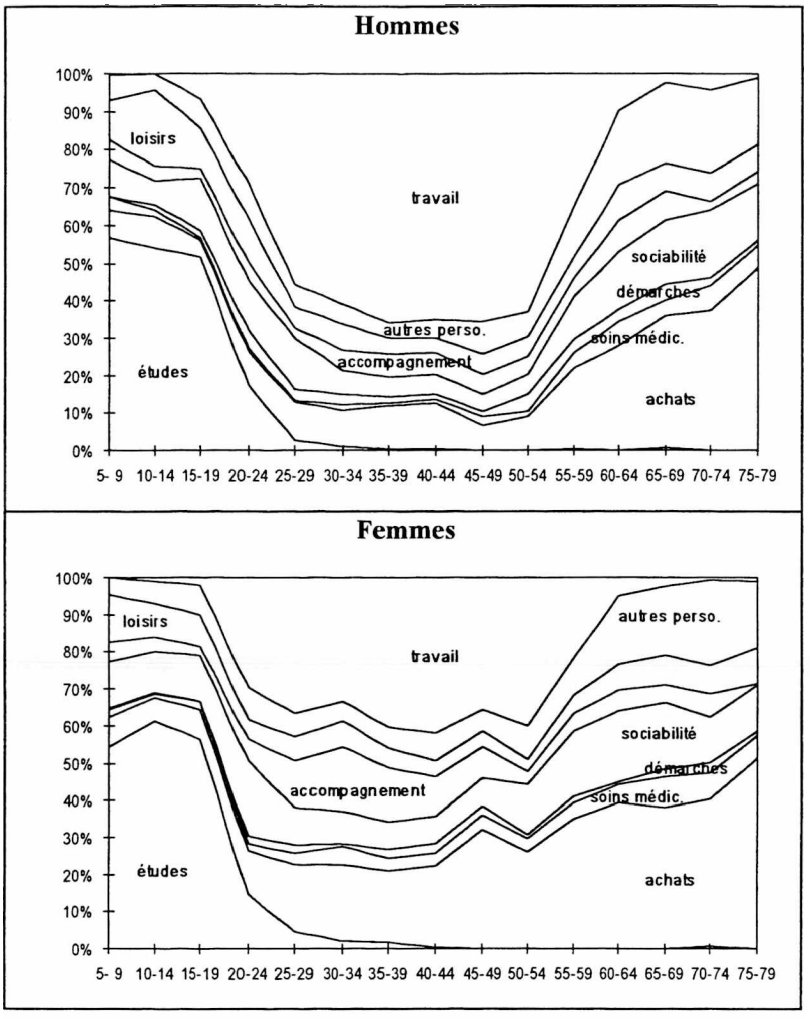
Au delà de cette phase transitoire, des motifs plus particulièrement liés à une forme de sociabilité (visites, amis, mais moins d'accompagnement) et aussi des déplacements liés aux soins médicaux ou aux « autres déplacements personnels » (qui couvrent principalement les promenades) caractérisent la mobilité des personnes âgées.

Outre l'âge, un critère de détermination des motifs de déplacements est représenté par le sexe des individus. Ainsi, la première différence très nette concerne le poids relatif des déplacements professionnels qui est beaucoup plus important dans la population masculine de moins de 60 ans, tandis que la population féminine des mêmes tranches d'âges exécute proportionnellement plus de déplacements pour les achats – dont les achats alimentaires[6] – et aussi pour l'accompagnement.

Ces différences s'expliquent en particulier par une répartition des rôles au sein de la population des couples où le taux d'activité des hommes reste supérieur à celui des femmes, ces dernières prenant en charge plus fréquemment des tâches concernant l'ensemble du ménage comme les achats ou le fait de s'occuper des enfants (par exemple en les accompagnant).

[6] Ce type d'information n'a pas été traité dans les exploitations des enquêtes du Crédoc sur les Comportements Alimentaires dans le chapitre précédent car il s'agit d'enquêtes ménages et non de données individuelles. Dans plus de 95% des ménages ou vit un couple, c'est la femme qui fait habituellement les courses, tandis que le conjoint n'y participe jamais ou rarement dans 31% des cas. Ce sont donc nécessairement les ménagères qui accomplissent le plus de déplacements liés aux courses.

Figure 9. ***Répartition des motifs de déplacements locaux en semaine selon l'âge et le sexe en 1994***



Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Passé 60 ans, les différences s'estompent nettement, la structure des déplacements des hommes rejoignant celle des femmes.

On peut noter en particulier le cas des déplacements liés aux achats : passé l'âge de 65 ans, ils représentent un proportion équivalente chez les hommes et les femmes.

L'un des premiers résultats établis plus haut sur les liens entre cycle de vie et mobilité avait mené à la conclusion que la mobilité locale en semaine des hommes et des femmes qui se déplacent est comparable en fréquence. Nous montrons dans quelle mesure elle change de nature selon le sexe des personnes.

En fin de cycle de vie, pour les hommes comme pour les femmes, il apparaît que les déplacements locaux en semaine sont dominés par les courses. Cet élément mis en évidence par l'analyse des motifs de sortie du domicile, croisé avec la baisse globale de la mobilité locale à mesure que l'on vieillit, comme il a été montré précédemment, donne l'image d'une vieillesse dont le champ extérieur au domicile se réduit surtout aux déplacements nécessaires pour la subsistance telle qu'elle se manifestera par exemple à travers l'approvisionnement alimentaire.

Tableau 74. ***Part des déplacements locaux en semaine effectués pour les courses selon l'âge et la fréquence de sortie du domicile***

(en %)

	Personnes étant sorties de leur domicile...	
	une seule fois	*au moins deux fois*
50-54 ans.....	18,5	17,3
55-59 ans.....	32,2	24,8
60-64 ans.....	44,1	25,1
65-69 ans.....	41,4	30,9
70-74 ans.....	42,5	33,7
75-79 ans.....	56,0	36,4
plus de 80 ans.....	52,9	11,4

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Dans l'ensemble, 38,7% de la population n'est sortie qu'une unique fois de son domicile en semaine pour un déplacement local. Dans 47,7% des cas, il s'agissait d'effectuer des courses.

Dans le cas des personnes les plus âgées, la proportion des courses dépasse la moitié des sorties, alors que la part des déplacements uniques s'élève à 81,8% pour les 75-79 ans et à 87,5% pour les plus de 80 ans. Il existe donc bien une réduction du champ de la mobilité locale des personnes âgées.

L'analyse des motifs des déplacements locaux des personnes âgées permet donc de montrer qu'ils possèdent une structure qui leur est très spécifique : disparition forcée des motifs professionnels, augmentation sensible des déplacements liés aux courses, aux soins médicaux, à la sociabilité et aux promenades.

L'évolution de l'offre de services influence les déplacements des personnes âgées. Le développement de la livraison à domicile (alimentation, VPC...) vise particulièrement cette population. De la même manière, d'autres services à domicile peuvent se développer et affecter ainsi la nature de leur mobilité : en premier lieu, les soins médicaux à domicile mais plus généralement tous types de soins personnels (coiffure, esthétique...). Il est toutefois probable que ces développements contribueront moins à une diminution de leur mobilité qu'à un changement de sa nature. Le recours pour les personnes âgées à des services à domicile, y compris de livraison, représente une manière d'économiser des sorties nécessaires à l'instar de l'approvisionnement alimentaire, ce qui signifie qu'elles ont d'autant plus de temps pour effectuer d'autres sorties. C'est donc un changement dans la structure des motifs de déplacements qu'il faut anticiper, plus qu'une diminution globale de la mobilité locale.

Liaison entre modes de transport et motifs des déplacements locaux en semaine

Chaque motif de déplacement s'associe, en règle générale, à un profil spécifique des choix modaux des personnes qui se déplacent pour ce motif.

Nous cherchons maintenant à étudier l'évolution de ces profils entre 1982 et 1994, en particulier pour la population des personnes âgées de plus de 65 ans (le choix de ce seuil permet de se référer à une population la plus homogène possible en termes de taux d'activité), pour les déplacements autres que le retour au domicile, les études et le travail.

Un premier groupe de motifs de déplacements est constitué par la mobilité locale pour les achats alimentaires, les soins personnels et médicaux, les démarches administratives et les loisirs. Alors qu'en 1982 pour les personnes âgées ces déplacements se faisaient essentiellement à pieds, la part de l'utilisation de l'automobile devient au moins équivalente à celle de la marche en 1994. Au cours de la période d'observation, la part dévolue aussi aux déplacements en deux roues a aussi diminué significativement pour l'ensemble de ces motifs.

Tableau 75. Évolution des profils de choix modaux pour le motif« achats » des déplacements locaux en semaine

(en %)

	1982		1994	
	plus de 65 ans	*ensemble*	*plus de 65 ans*	*ensemble*
marche	65,3	44,2	43,6	27,7
deux roues	8,0	7,2	3,2	3,2
automobile conducteur...	16,3	34,4	33,8	49,4
automobile passager	5,0	9,9	14,1	16,0
transports en commun ...	5,5	4,4	5,3	3,7
total	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

On retrouve dans cette évolution des choix modaux des plus de 65 ans pour leurs déplacements liés à l'approvisionnement alimentaire l'effet de rattrapage dans l'utilisation de l'automobile, que ce soit en tant que passager ou conducteur. Parallèlement, l'utilisation des transports en commun reste stable au sein de cette population alors qu'elle décroît significativement dans l'ensemble de la population.

Tableau 76. Évolution des profils de choix modaux pour le motif« soins personnels » des déplacements locaux en semaine

(en %)

	1982		1994	
	plus de 65 ans	*ensemble*	*plus de 65 ans*	*ensemble*
marche	46,0	34,8	30,5	20,9
deux roues	7,1	5,7	1,5	1,3
automobile conducteur...	22,6	37,7	24,6	45,8
automobile passager	10,9	15,4	28,1	21,9
transports en commun ...	13,4	6,4	15,2	10,1
total	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Dans l'ensemble, les profils des choix modaux des personnes âgées suivent les mêmes évolutions que celle l'on observe pour l'ensemble de la population. La seule différence notable réside dans l'utilisation de l'automobile en tant que passager : alors qu'en 1982, la part de ce choix modal est

chez les plus de 65 ans de près de 5 points inférieure à celle de l'ensemble de la population, la hiérarchie s'inverse en 1994, l'écart s'élevant désormais à 6 points en faveur des personnes âgées. La catégorie des plus de 65 ans est donc de plus en plus souvent assistée dans ses déplacements liés à des soins personnels ou médicaux.

Tableau 77. Évolution des profils de choix modaux pour le motif« démarche administrative » des déplacements locaux en semaine

(en %)

	1982		1994	
	plus de 65 ans	*ensemble*	*plus de 65 ans*	*ensemble*
marche	56,0	35,5	36,9	23,5
deux roues	5,6	6,1	4,5	4,5
automobile conducteur	25,8	42,7	29,2	46,9
automobile passager	1,9	6,0	15,2	15,3
transports en commun	10,7	9,7	14,2	9,8
total	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Au sein d'une évolution globalement défavorable à la marche à pieds, les personnes âgées qui se déplacent pour des démarches administratives se distinguent en 1994 par une très importante progression de l'utilisation de l'automobile en tant que passager ou bien des transports en commun. La catégorie des plus de 65 ans amplifie ainsi le mouvement de progression de l'utilisation de l'automobile en passager qui est la principale évolution des choix modaux pour ce type de déplacements.

Tableau 78. ***Évolution des profils de choix modaux pour le motif« loisirs » des déplacements locaux en semaine***

(en %)

	1982		1994	
	plus de 65 ans	*ensemble*	*plus de 65 ans*	*ensemble*
marche	45,8	33,5	34,7	26,1
deux roues	7,1	8,1	4,2	6,6
automobile conducteur	27,0	37,8	33,5	34,1
automobile passager	9,9	13,1	17,1	25,3
transports en commun	10,3	7,4	10,6	7,8
total	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Les écarts entre les profils des choix modaux des plus de 65 ans pour les déplacements locaux de loisirs restent stables dans le temps, à la notable exception de l'automobile : on observe pour ce moyen de transport une très nette augmentation de la part des déplacements en automobile en tant que conducteur, tandis que celle de la part de l'automobile en tant que passager est moindre. Il est donc clair que les personnes âgées qui ont des déplacements de loisirs le font d'une manière de plus en plus autonome.

Tableau 79. ***Évolution des profils de choix modaux pour le motif« sociabilité » des déplacements locaux en semaine***

(en %)

	1982		1994	
	plus de 65 ans	*ensemble*	*plus de 65 ans*	*ensemble*
marche	44,6	26,2	20,6	19,4
deux roues	6,2	8,7	3,4	6,3
automobile conducteur	29,7	38,7	42,8	45,2
automobile passager	9,4	21,3	23,5	23,9
transports en commun	10,1	5,2	9,8	5,2
total	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Alors qu'en 1982, le profil des choix modaux des personnes de plus de 65 ans pour les déplacements liés à une sociabilité est très significativement différent de celui de l'ensemble de la population, l'évolution jusqu'en 1994 les mène à une situation tout autre puisque leur profil se rapproche très sensiblement du profil d'ensemble, à la seule exception d'une moindre utilisation des deux roues au profit des transports en commun.

Tableau 80. Évolution des profils de choix modaux pour le motif« accompagnement » des déplacements locaux en semaine

(en %)

	1982		1994	
	plus de 65 ans	*ensemble*	*plus de 65 ans*	*ensemble*
marche	30,7	24,9	14,5	17,8
deux roues	6,8	2,6	0,0	0,7
automobile conducteur	51,5	54,8	59,3	67,5
automobile passager	4,5	14,8	17,6	11,2
transports en commun	6,6	2,9	8,7	2,8
total	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Les personnes âgées qui accompagnent d'autres personnes amplifient la tendance générale que l'on observe d'une très nette diminution de la part des déplacements non motorisés ou en deux roues.

Tableau 81. Évolution des profils de choix modaux pour le motif« autres motifs personnels » des déplacements locaux en semaine

(en %)

	1982		1994	
	plus de 65 ans	*ensemble*	*plus de 65 ans*	*ensemble*
marche	66,9	47,1	47,6	32,2
deux roues	6,6	9,4	2,5	3,9
automobile conducteur	16,1	28,2	31,5	40,7
automobile passager	3,8	11,2	13,3	16,3
transports en commun	6,7	4,0	5,1	6,9
total	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

La marche reste le principal choix modal des personnes âgées de plus de 65 ans pour ces motifs personnels (qui comprennent en particulier les promenades).

Ce résultat s'explique aussi par la distribution des motifs de déplacements des personnes âgées qui sortent peu de chez elles, comme il a été montré précédemment : moins elles se déplacent, plus elles le font surtout pour des achats, et donc plus elles se déplacent avant tout à pied.

Tableau 82. Choix modaux des déplacements locaux en semaine selon l'âge et la fréquence des sorties du domicile

(en %)

	moins de 65 ans		**plus de 65 ans**	
	une seule sortie	*au moins deux sorties*	*une seule sortie*	*au moins deux sorties*
marche à pied	17,6	21,5	38,3	35,3
deux roues	4,1	3,9	2,9	3,1
automobile (conducteur)	37,8	53,0	27,0	41,0
automobile (passager)	20,3	14,7	21,7	14,2
sous total automobile	*58,1*	*67,7*	*48,7*	*55,2*
transports en commun	20,2	7,0	10,1	6,6
total	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*

Source : Enquête Transports 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Champ : les déplacements, à moins de 80 kms du domicile, des individus qui sont effectivement sortis une fois de leur domicile au cours de la journée d'enquête en semaine.

Les différences de choix modaux en fonction de l'âge se retrouvent bien entendu dans les chiffres du tableau précédent. Toutefois, on voit que la fréquence des sorties du domicile est aussi fortement liée aux choix modaux : pour ceux qui sortent plusieurs fois, l'autonomie des moyens de transports est plus prononcée, en particulier pour les personnes les plus âgées. L'automobile est ainsi privilégiée – en tant que conducteur – aux transports en commun.

L'usage de la marche à pied obéit à des logiques différentes selon l'âge, ce qui s'explique par les motivations des déplacements, comme elles viennent d'être explicitées. En effet, les personnes âgées qui sortent le moins de leur domicile utilisent plus souvent la marche à pied que les personnes de moins de 65 ans dans le même contexte, du fait du champ réduit de leur mobilité à des sorties liées à des achats.

Les choix modaux des personnes âgées ne sont donc pas fondamentalement différents de ceux du reste de la population. De grandes associations entre motifs des déplacements et modes de transports utilisés pour les sorties concernées s'appliquent à l'ensemble de la population quel que soit l'âge des individus. Nous avons d'ores et déjà mentionné l'importance de la possession du permis de conduire sur la structure des choix modaux comme sur la fréquence des déplacements individuels. S'il s'agit d'un élément prospectif décisif, ce n'est pas le seul.

Les perspectives de développements des arbitrages entre modes de transports chez les personnes âgées sont certainement parmi les plus riches : s'il est probable que les deux roues resteront moins utilisés car moins sécurisants, l'automobile présente d'importants potentiels de développements, pour toutes les populations âgées, quels que soient les motifs de leurs déplacements. Ceci s'explique non seulement par l'effet générationnel de possession du permis de conduire mais aussi par de meilleures conditions de vie des personnes âgées qui peuvent plus souvent entretenir un véhicule, tout en profitant largement d'une offre d'automobiles mieux adaptées à leur mobilité. Le succès des petites cylindrées – parfois inattendu, comme ce fut le cas de la Twingo de Renault – auprès des personnes âgées en est une manifestation. Pour une mobilité réduite, souvent citadine, les nouveaux retraités ont su adapter leur équipement à leurs besoins, tout en tenant compte de leurs contraintes budgétaires, comportement rationnel qui leur permet de maintenir leur autonomie de déplacements.

Ces développements jouent probablement en défaveur de la marche à pied chez les personnes âgées, et nous pourrions envisager la possibilité d'une évolution des choix modaux de cette population encore plus orientée vers une uniformisation avec les comportements des plus jeunes, la transition entre les deux âges s'estompant d'autant. La perte d'autonomie, qui contribue le plus au changement des comportements de déplacements, affecterait finalement autant la pratique de la marche à pied que l'utilisation d'une automobile.

L'usage des transports en commun, enfin, pourrait être reconsidéré dans l'avenir, auprès d'une population âgée moins dépendante de cette offre. Si nous avons pu montrer que les pratiques des personnes âgées leur étaient plus favorables en 1994 qu'en 1982, il n'est pas impossible que cela ne soit dû qu'à un bon ajustement de l'offre à leurs attentes, et que ces arbitrages favorables prennent fin avec l'augmentation de leur autonomie et la poursuite du développement de l'automobile.

ANALYSE DES EFFETS ÂGES – COHORTES

Après la mise en évidence des effets essentiellement liés à l'âge dans l'explication des comportements et attitudes vis-à-vis des déplacements des Français, cette partie de notre recherche a pour but de donner des éléments d'interprétation liés à l'analyse que l'on peut faire des évolutions entre 1982 et 1994 en termes d'effets de génération.

Après une spécification des cadres de l'analyse, nous proposons une première approche descriptive des choix modaux et des motifs de déplacements en fonction de la génération.

Dans un deuxième temps, par l'application d'un modèle économétrique simple, nous cherchons à isoler ces effets âges – cohortes de variables de comportements telle la possession du permis de conduire.

Nos objectifs sont de donner un cadre prospectif à la réflexion sur les évolutions des déplacements, fondée sur l'analyse des comportements des générations.

Contexte et spécification d'un modèle d'estimation d'un effet de cohorte

L'ensemble des travaux qui portent sur la mobilité locale permet de mettre en évidence des effets de l'âge dans les comportements. Les statistiques que nous avons établies précédemment apportent des éléments de quantification de ce phénomène. De plus, il est incontestable que les comportements changent dans le temps, comme le prouvent les évolutions entre 1982 et 1994 dans l'analyse globale des enquêtes transports (de même dans celle des enquêtes du Crédoc sur les comportements alimentaires). L'argument même de notre recherche suppose que ces effets existent réellement.

La question que nous nous posons est dès lors de faire la part des choses entre ces deux premiers effets, date d'enquête et âge des individus, et le troisième effet que représente l'effet de génération, c'est-à-dire l'évolution des comportements des individus regroupés en cohortes selon leurs dates de naissance. Nous nous intéressons aux seules générations qui ont atteint l'âge de 50 ans au cours de la période d'observation.

Nous proposons une première approche descriptive dans la partie suivante qui permet de mettre en évidence la réalité de ces effets de génération, pour les personnes qui sont nées avant 1946.

Dans une deuxième approche, nous tentons d'épurer cette description d'un certain nombre de corrélations qui peuvent accentuer l'effet de l'âge et masquer ainsi une partie des effets de génération.

Dans une étape préliminaire, il est toutefois possible de construire un test permettant d'estimer un effet de génération. Ce test revient à construire un test de spécification du modèle à erreurs composées (approche de Mundlack).

Soit le modèle suivant :

$$\begin{cases} y_{ct} = x_{ct} b + u_c + v_{ct} \\ \text{avec : } u_c = x_c \gamma + r_c \end{cases}$$

où y est le nombre de déplacements que l'on cherche à modéliser, x un ensemble d'indicateurs dépendant de la cohorte au cours du temps, et u un effet propre seulement à la cohorte pour les mêmes indicateurs.

L'approche de ce test consiste à mettre en évidence un effet moyen qui ne dépend plus que de la cohorte, c'est-à-dire à montrer que l'on peut écrire le même modèle en séparant significativement les effets de date des effets de cohorte.

Nous cherchons donc à tester l'hypothèse suivante :

$$\begin{cases} H_0 : \gamma = 0 \\ H_a : \gamma = 1 \end{cases}$$

En supposant vérifiée l'hypothèse de normalité des perturbations, cela revient à un test de Fisher.

Si l'hypothèse nulle est acceptée, on a $E(u_c / x_{ct}) = 0$, on peut estimer un modèle à erreurs composées, soit : $y_{ct} = x_{ct} b + u_{ct}$, avec $E(u_{ct} / x_{ct}) = 0$. L'estimateur des MCG est convergent, de même que l'estimateur de la covariance. Les résidus estimés sont ensuite décomposés selon une procédure d'analyse de la variance, $u_{ct} = \mu_c + \upsilon_t + \nu_{ct}$, avec $E(\mu_c / x_{ct}) = 0$ et $E(\upsilon_t / x_{ct}) = 0$.

Si l'hypothèse nulle est rejetée, il est préférable d'estimer un modèle à effets fixes. On écrira : $y_{ct} = \mu + a_c + x_c b + u_{ct}$, avec $E(u_{ct} / x_{ct}) = 0$, $V(u_{ct} / x_{ct}) = \sigma^2$, et $E(u_{ct} . u_{c't'}) = 0$ si $t \neq t'$ et $c \neq c'$. Les estimateurs des MCG et de la covariance sont convergents. On peut de la même manière estimer les résidus et les décomposer pour détecter la présence d'un effet de génération.

Les résultats de la mise en œuvre de cette approche économétrique permettent de statuer sur l'existence ou non d'effets de génération. Toutefois, l'expérience prouve qu'il peut exister des effets pervers : ainsi, ce qui aux âges les plus élevés peut obéir à un phénomène générationnel peut aussi, aux âges correspondant aux générations les plus récentes, ne traduire qu'un effet d'âge ou de date d'enquête. Les représentations graphiques que nous utilisons dans les parties suivantes permettent ainsi de distinguer visuellement les différences de comportements selon l'âge et la cohorte des individus.

Approche descriptive de la visualisation des effets

Description des choix modaux selon la génération

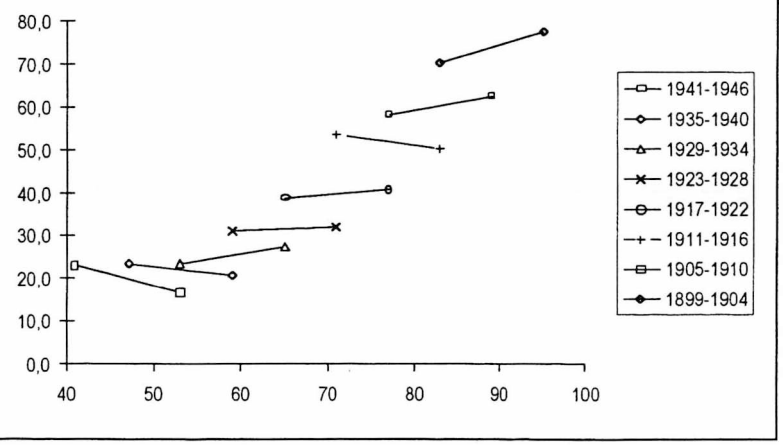
Dans cette partie, nous décrivons la part que prend chaque choix modal dans l'ensemble des déplacements des individus, selon l'âge, la génération et la date d'enquête. Chaque génération est identifiée par les années de naissance des individus les plus jeunes et les plus vieux qui la composent. Chaque cohorte ainsi constituée est observée à deux dates différentes (les dates des enquêtes sur les transports : 1982 et 1994), c'est-à-dire que l'on observe un pseudo panel d'individus à deux âges différents.

Chaque représentation graphique construite de cette manière peut, en général, s'interpréter en privilégiant les effets de l'âge, de la génération ou de la date d'enquête, selon les positions relatives des segments correspondant aux différentes cohortes étudiées.

Figure 10. Part des déplacements à pieds dans la mobilité locale selon la génération

(en %)

Génération	1982	1994
1941-1946	23,1	16,7
1935-1940	23,4	20,8
1929-1934	23,3	27,3
1923-1928	31,0	32,0
1917-1922	38,6	40,7
1911-1916	53,5	50,1
1905-1910	58,1	62,4
1899-1904	70,2	77,6



Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

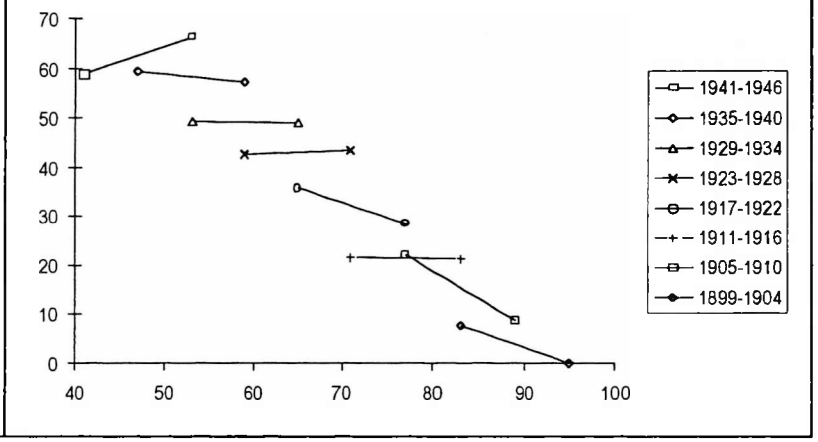
Avec des segments qui ont tendance à être horizontaux, la part des déplacements effectués à pieds obéit manifestement à un effet de la génération : aux mêmes âges, les taux d'usages de la marche sont systématiquement différents d'une génération à l'autre.

Comme on pouvait s'y attendre au vu des résultats déjà établis, la part prise par la marche à pieds dans les choix modaux des individus est globalement croissante à mesure que l'on s'intéresse à des générations plus anciennes.

Figure 11. ***Part des déplacements en automobile en tant que conducteur dans la mobilité locale selon la génération***

(en %)

Génération	1982	1994
1941-1946	58,7	66,3
1935-1940	59,4	57,3
1929-1934	49,2	49,0
1923-1928	42,7	43,4
1917-1922	36,0	28,6
1911-1916	21,6	21,4
1905-1910	22,1	8,7
1899-1904	7,7	0,0



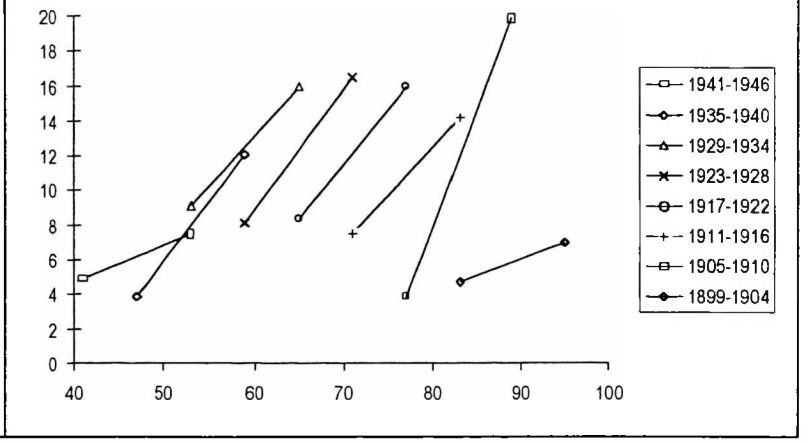
Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

L'utilisation de l'automobile en tant que conducteur apparaît en symétrie avec celle de la marche à pieds. Il est manifeste que nous avons là aussi un effet de la génération, avec une baisse constante dans le temps d'une génération à l'autre de la part dans les choix modaux de l'automobile que l'on conduit soi-même.

Figure 12. ***Part des déplacements en automobile en tant que passager dans la mobilité locale selon la génération***

(en %)

Génération	1982	1994
1941-1946	4,9	7,5
1935-1940	3,9	12,1
1929-1934	9,1	16,0
1923-1928	8,1	16,5
1917-1922	8,4	16,0
1911-1916	7,5	14,2
1905-1910	3,9	19,9
1899-1904	4,7	7,0



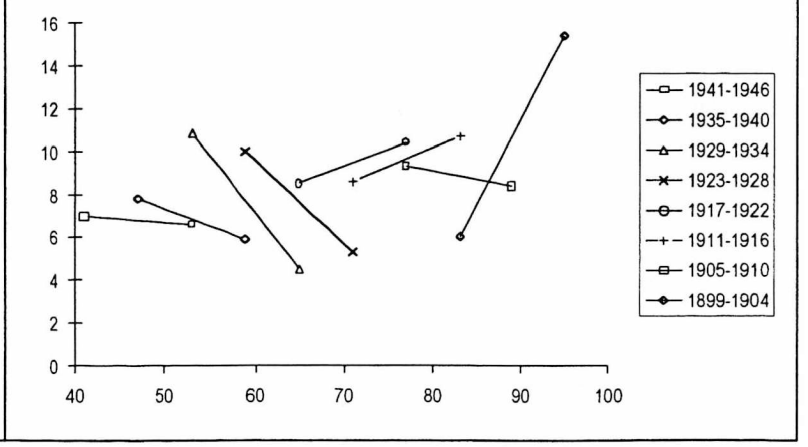
Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Dans cette première approche descriptive, il est clair que l'utilisation de l'automobile en tant que passager prend une part croissante des déplacements avec le temps, toutes cohortes confondues. Cet effet de la date d'enquête se répartit plutôt également dans l'ensemble de la population.

Figure 13. ***Part des déplacements en transports en commun dans la mobilité locale selon la génération***

(en %)

Génération	1982	1994
1941-1946	7,0	6,6
1935-1940	7,8	5,9
1929-1934	10,8	4,5
1923-1928	10,0	5,3
1917-1922	8,5	10,4
1911-1916	8,6	10,7
1905-1910	9,3	8,4
1899-1904	6,0	15,4



Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Aucun effet clair n'est mis en évidence par la représentation graphique de la part que prennent les transports en commun dans l'ensemble des déplacements individuels selon l'âge et la génération.

Il ressort de cette analyse de la structure des choix modaux selon l'âge et la génération entre 1982 et 1994 l'information dominante que l'on avait déjà pu mettre en évidence par ailleurs, à savoir la substitution progressive de l'automobile à la marche à pieds dans les déplacements des personnes âgées.

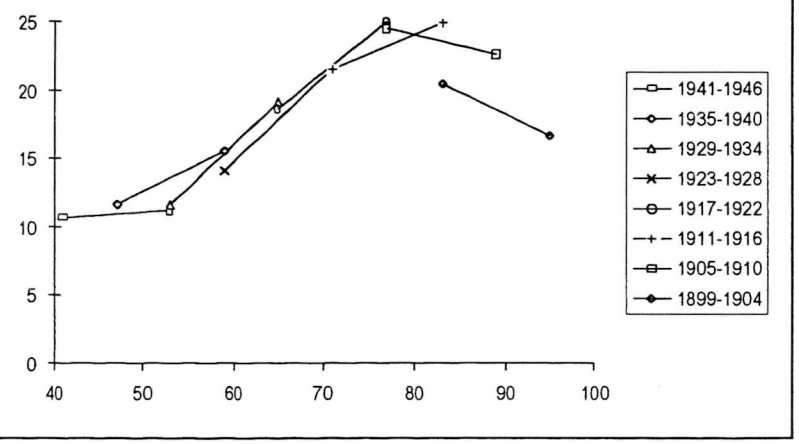
Description des motifs de déplacements selon la génération

De la même manière que pour le cas des choix modaux, nous représentons maintenant les évolutions par génération des motifs de déplacements, en sélectionnant les déplacements qui concernent principalement les personnes âgées, c'est-à-dire les achats, les soins personnels et médicaux, la sociabilité, les loisirs et les autres motifs personnels.

Figure 14. ***Part des déplacements pour les achats dans la mobilité locale selon la génération***

(en %)

Génération	1982	1994
1941-1946	10,6	11,2
1935-1940	11,6	15,5
1929-1934	11,6	19,1
1923-1928	14,1	21,5
1917-1922	18,6	25,0
1911-1916	21,5	24,9
1905-1910	24,5	22,6
1899-1904	20,4	16,6



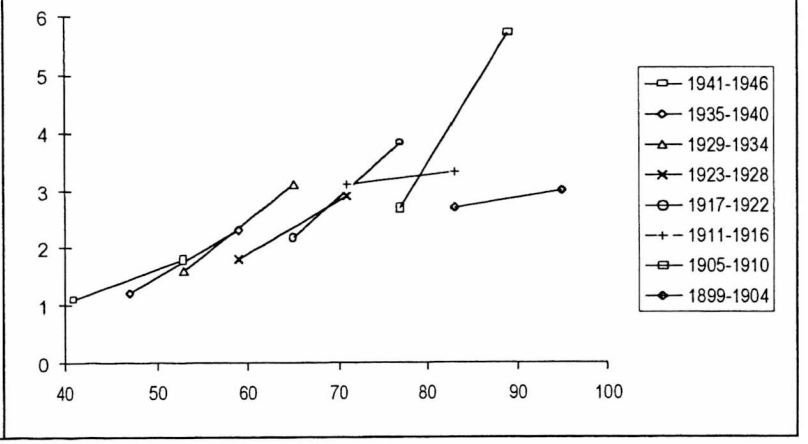
Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

De façon évidente, la part que prennent les achats dans les déplacements des individus âgés de plus de 50 ans obéit à un effet de l'âge quasi parfait (le comportement de la génération 1899-1904 se distingue seul). Cette part augmente régulièrement à partir de 55-60 ans, pour culminer vers 75 ans. Cette évolution s'explique certainement par les étapes de la vie qui sont concernées par ces âges, c'est-à-dire d'une part l'entrée en retraite et d'autre part l'apparition d'incapacités physiques, mêmes partielles.

Figure 15. ***Part des déplacements pour les soins médicaux et personnels dans la mobilité locale selon la génération***

(en %)

Génération	1982	1994
1941-1946	1,1	1,8
1935-1940	1,2	2,3
1929-1934	1,6	3,1
1923-1928	1,8	2,9
1917-1922	2,2	3,8
1911-1916	3,1	3,3
1905-1910	2,7	5,7
1899-1904	2,7	3,0



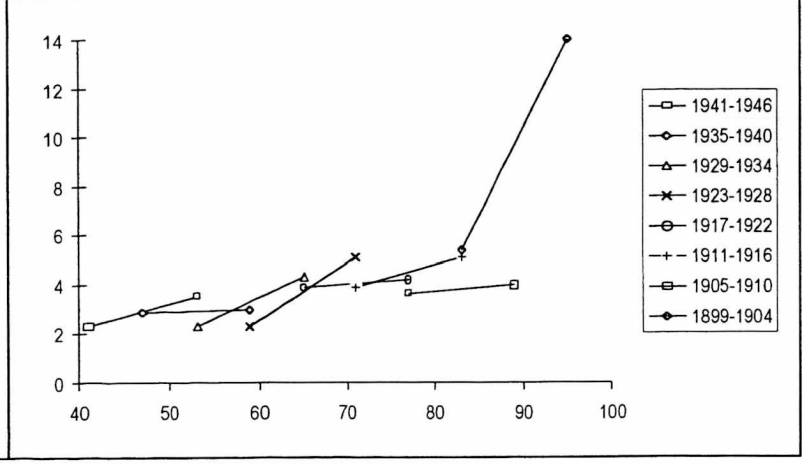
Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Peu régulière, la représentation graphique de la part des déplacements pour soins médicaux et personnels selon l'âge et la génération inspire tout de même à la fois un effet de l'âge et aussi de la date d'enquête (segments obliques parallèles). Ces effets devront être précisés par la modélisation.

Figure 16. ***Part des déplacements pour les loisirs dans la mobilité locale selon la génération***

(en %)

Génération	1982	1994
1941-1946	2,3	3,5
1935-1940	2,9	3,0
1929-1934	2,3	4,3
1923-1928	2,3	5,1
1917-1922	3,9	4,2
1911-1916	3,9	5,1
1905-1910	3,6	4,0
1899-1904	5,4	14,0



Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

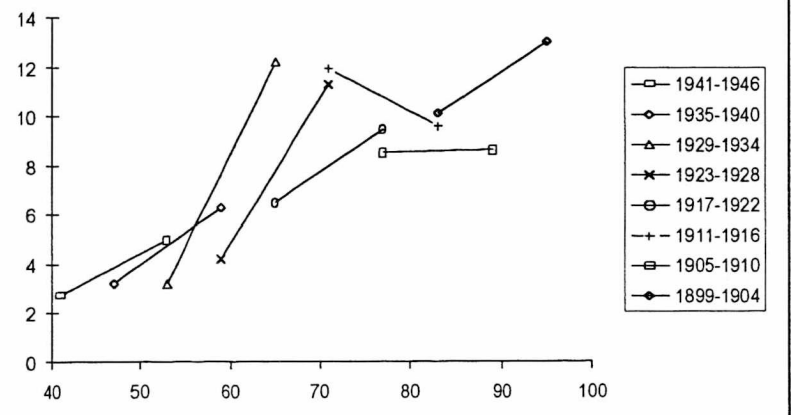
Abstraction faite de la génération la plus ancienne, dont le comportement semble aberrant par rapport à la tendance générale, la part que prennent les déplacements pour les loisirs suit visiblement

un effet d'âge, avec une croissance au moment du passage à la retraite e une tendance à la stabilité avant et après cette transition.

Figure 17. ***Part des déplacements pour les « autres motifs personnels » dans la mobilité locale selon la génération***

(en %)

Génération	1982	1994
1941-1946	2,7	5,0
1935-1940	3,2	6,3
1929-1934	3,2	12,2
1923-1928	4,2	11,3
1917-1922	6,5	9,5
1911-1916	11,9	9,6
1905-1910	8,5	8,6
1899-1904	10,1	13,0



Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Quoi qu'irrégulière, la représentation graphique de la part des déplacements pour « autres motifs personnels » inspire globalement l'existence d'un effet de l'âge.

Il ressort de cette première approche que les motivations des déplacements que nous avons choisi d'étudier correspondent plutôt à des effets de l'âge. La structure spécifique des déplacements de la génération la plus âgée peut d'ailleurs être considérée comme un indice supplémentaire de cette idée. Il faut donc étudier le résultats des modélisations des comportements pour conclure sur les effets dominants sur les choix des déplacements entre 1982 et 1994.

Modélisation et visualisation des effets d'âge et de génération

Cadre préalable à une modélisation pour la mise en évidence d'effets d'âge et de génération

La phase de description qui précède permet d'indiquer qu'il existe des comportements dont certains s'expliquent globalement par la génération à laquelle appartiennent les individus, en plus de leur âge.

Il était évident que l'on devait trouver dans la description par âges et cohortes un effet prédominant de l'âge, puisque justement l'ensemble des résultats que nous avons établis dans ce chapitre (comme dans la partie de notre recherche consacrée à l'analyse des comportements d'approvisionnement) nous ont amené à prouver l'importance du critère de l'âge dans la description de ces comportements. L'âge intervient non seulement en tant qu'indicateur descriptif pour une personne donnée mais aussi en tant que variable corrélée à d'autres. Ce sont ces corrélations que nous allons chercher à neutraliser, en représentant les effets d'âge et de génération épurés de ces perturbations. La méthode utilisée consiste à modéliser la structure des déplacements individuels en régressant, par exemple pour un choix modal donné, le nombre de déplacements occasionnés par cohorte sur un certain nombre d'indicateurs.

Nous utiliserons une technique de cohortes moyennes (décrite par exemple dans Attanasio -1991) en supposant que le nombre X_t^{ac} de déplacements de la cohorte c, d'âge a à la date t peut s'estimer selon le modèle sous-jacent suivant :

$$X_t^{ac} = \delta_t^c + \beta_1 w^c + \beta_2 z_t^{ac} + \varepsilon_t^{ac}$$

où w est un ensemble de caractéristiques de la cohorte qui ne changent pas au cours du cycle de vie (par exemple la structure selon le sexe, le niveau d'éducation...), et z des caractéristiques qui peuvent se modifier au cours du cycle de vie (socio-démographiques comme la situation familiale ou le nombre d'enfant, comportementales comme la motorisation, la possession du permis de conduire, la présence de handicaps...).

Le but de l'utilisation de ce modèle sous-jacent est de mettre en évidence la structure de la composante δ du modèle qui peut s'interpréter comme le comportement moyen de la cohorte à la date t.

La modélisation revient donc à postuler un modèle de la forme :

$$y_{ct} = x_{ct}\beta + u_{ct} \quad (1)$$

où la matrice x représente les caractéristiques explicatives que l'on prend en compte.

L'estimation par les MCO est possible en faisant l'hypothèse d'homoscédasticité des résidus, $E(u_{ct}/x_{ct}) = 0$. Or, on suppose *a priori* que le terme résiduel est corrélé à l'âge de même que les variables explicatives. Par conséquent, l'hypothèse d'homoscédasticité n'est pas vérifiée, par construction du modèle lui-même.

Malgré cela, on peut montrer classiquement que l'estimation du modèle (1) par les MCO permet de mettre en évidence l'existence des effets d'âge et de génération, sans pour autant en donner une estimation (une démonstration et un exemple d'utilisation sont donnés dans Babayou -1995). Cela revient à réécrire le terme résiduel u sous la forme d'une fonction f que l'on peut représenter graphiquement, en donnant en fonction de l'âge les valeurs résiduelles du modèle pour les segments correspondant aux différentes générations prises en compte.

Modélisation des effets d'âges – cohortes dans les choix modaux

Nous appliquons la méthodologie précédemment formalisée aux données des deux enquêtes transports, en régressant le nombre de déplacements correspondant à un choix modal donné en tentant de neutraliser les effets de variables explicatives dont on a montré *supra* l'importance.

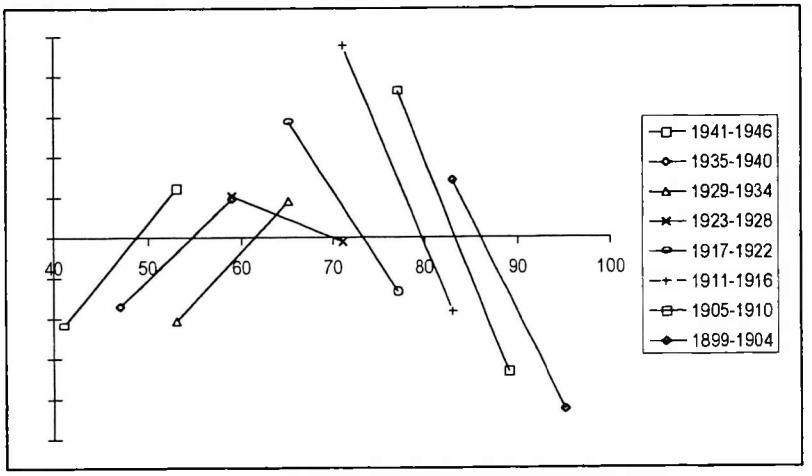
La nature des résultats déjà établis nous amène à modéliser les phénomènes précédents de choix modaux et de motifs de déplacements, en cherchant à neutraliser l'effet de la possession du permis de conduire. C'est en effet cette possession qui conditionne un grand nombre de comportements liés à la mobilité locale. Elle obéit de plus elle-même à un effet de génération si important qu'il est susceptible de perturber les analyses. Par conséquent, un modèle qui maîtrise l'effet de la possession

du permis de conduire automobile en 1982 et 1994 donnera des résultats robustes sur l'évolution des comportements et arbitrages des individus, en tenant compte des moyens de déplacements dont ils disposent.

Dans les représentations graphiques qui suivent, on représente le terme résiduel *u* du modèle étudié, en fonction de l'âge et de la génération, pour la période d'observation qui s'étend de 1982 à 1994. Dans la majeure partie des cas, la dépendance fonctionnelle mise en évidence entre ces résidus amène à montrer que l'on a un effet de l'âge ou de la génération dans la valeur même de ce terme résiduel.

On notera qu'un terme résiduel positif signifie que le modèle à tendance à sous-estimer en moyenne le comportement de la cohorte, un terme résiduel négatif, à le surestimer.

Figure 18. ***Modélisation de la part des déplacements à pieds dans la mobilité locale selon la génération***



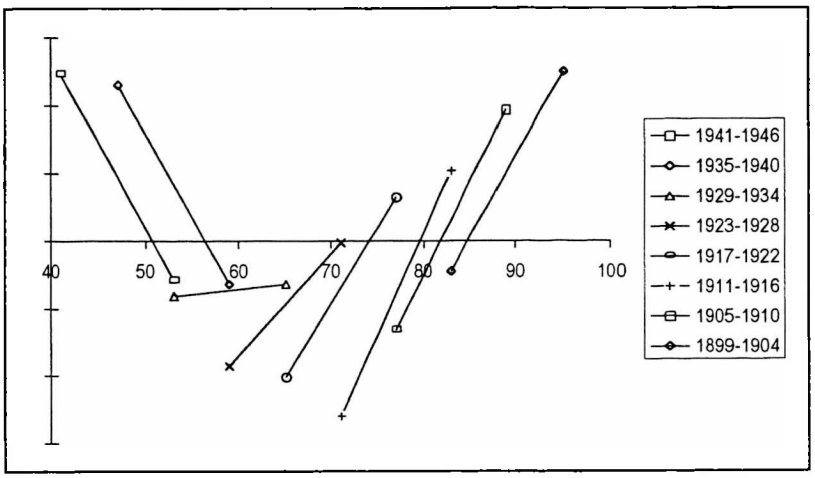
Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Alors que la description sans modélisation montrait un effet très net de la génération, la présente analyse permet de conclure que cet effet était essentiellement lié à la possession du permis de conduire. En effet, d'après notre modèle, la pratique de la marche à pieds correspond à un effet de l'âge, avec une rupture significative vers 65 ans.

On constate aussi que cet effet a changé de nature entre les deux années d'enquête : en 1994, le modèle surestime sensiblement la part de la marche à pieds dans les déplacements après 70 ans, alors que c'était le contraire en 1982. En tout état de cause, il est clair que l'usage de la marche est croissant avec l'âge.

Il est certain que les attitudes face à la marche ont évolué entre 1982 et 1994. La maîtrise de l'effet de génération lié au permis de conduire nous amène à mieux visualiser les effets de l'âge et de la date d'enquête.

Figure 19. ***Modélisation de la part des déplacements en voiture en tant que conducteur dans la mobilité locale selon la génération***



Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

On retrouve dans l'analyse de la modélisation des déplacements en automobile en tant que conducteur une symétrie par rapport à l'usage de la marche à pieds. Ce n'est plus, là aussi, un effet de génération qui domine, mais bien un effet de l'âge qui change au cours de la période d'observation.

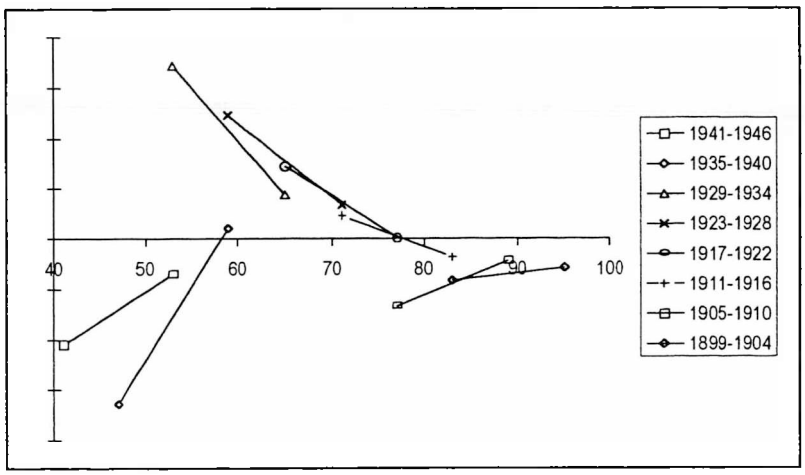
Ces résultats indiquent que l'on assiste à une évolution des préférences et arbitrages des Français vis-à-vis de la voiture. Toutes choses égales par ailleurs, en particulier abstraction faite de leur possession du permis de conduire, on obtient la nette impression que la voiture est devenue, entre 1982 et 1994, un moyen de transport qui se substitue plus volontiers à la marche à pieds.

L'impression qui ressort de ces évolutions ne peut toutefois s'interpréter seulement en termes d'une substitution à sens unique, de la marche à pieds vers l'automobile. Ainsi, l'effet que nous mettons en évidence est décroissant puis croissant avec l'âge. Dans le cas des générations les plus âgées cet effet est logiquement lié à un phénomène de rattrapage dans les comportements et attitudes d'utilisation de la voiture individuelle. En revanche, dans le cas des générations les plus jeunes, le phénomène de décroissance de l'utilisation de l'automobile peut s'interpréter comme une réorganisation des déplacements à l'âge de la diminution de l'activité professionnelle.

Il existe probablement une certaine lassitude de la part des générations les plus jeunes, alors qu'elles ont toujours connu l'univers social de l'automobile, lassitude qui se traduit par une recherche de nouveaux équilibres dans les choix modaux qui pourra jouer au détriment de l'automobile, toutes choses égales par ailleurs.

Cela signifie que l'on est amené à nuancer le jugement d'une croissance indéfinie de l'utilisation de l'automobile au sein de l'ensemble des populations, y compris les populations âgées. Le fait d'avoir toujours utilisé la voiture aux âges actifs ne fait pas pour autant échapper à une préférence tendancielle pour la marche à pieds lorsque sonne l'heure de la retraite.

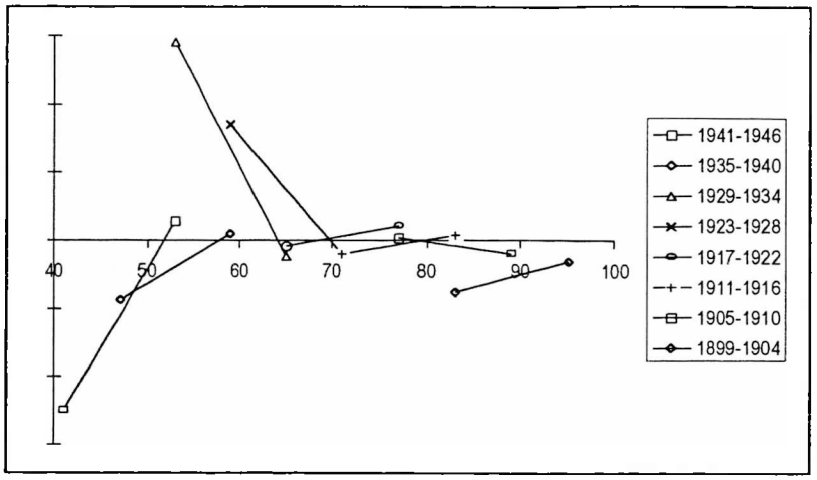
Figure 20. ***Modélisation de la part des déplacements en voiture en tant que passager dans la mobilité locale selon la génération***



Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Alors que l'approche descriptive montrait surtout un effet de la date d'enquête, la modélisation met en évidence un effet de l'âge dans les pratiques de déplacements en tant que passager d'une automobile. Par conséquent, l'effet de la date était lié à l'effet de génération de la possession du permis de conduire.

Figure 21. ***Modélisation de la part des déplacements en transports en commun dans la mobilité locale selon la génération***



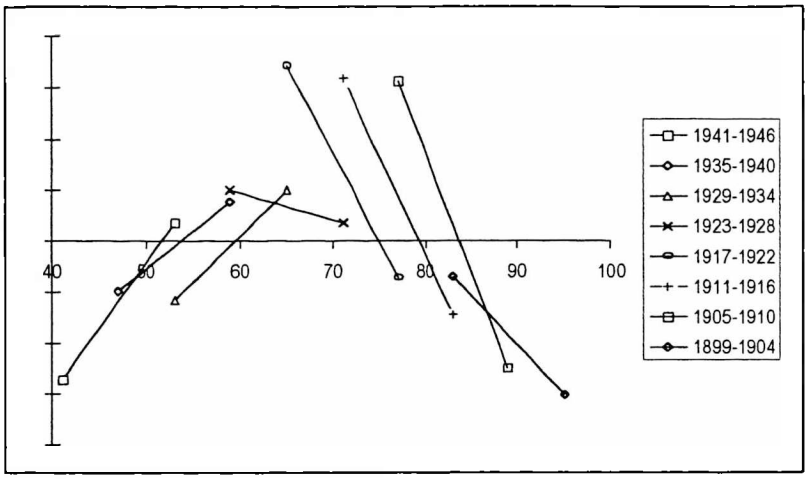
Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

De même que pour les déplacements en tant que passager d'une automobile, les déplcacements en transports en commun obéissent essentiellement à une logique d'effet de l'âge. Dans ce cas, alors que l'approche descriptive ne donnait pas de résultats interprétables, nous retrouvons ici un résultat plus conforme à l'expérience acquise sur les transports collectifs.

Modélisation des effets d'âges – cohortes selon les motifs de déplacements

En suivant une démarche analogue que dans le paragraphe précédent, nous pouvons représenter la modélisation des effets d'âges – cohortes auxquels sont liés les déplacements en fonction de leurs motifs.

Figure 22. ***Modélisation de la part des déplacements pour les achats dans la mobilité locale selon la génération***

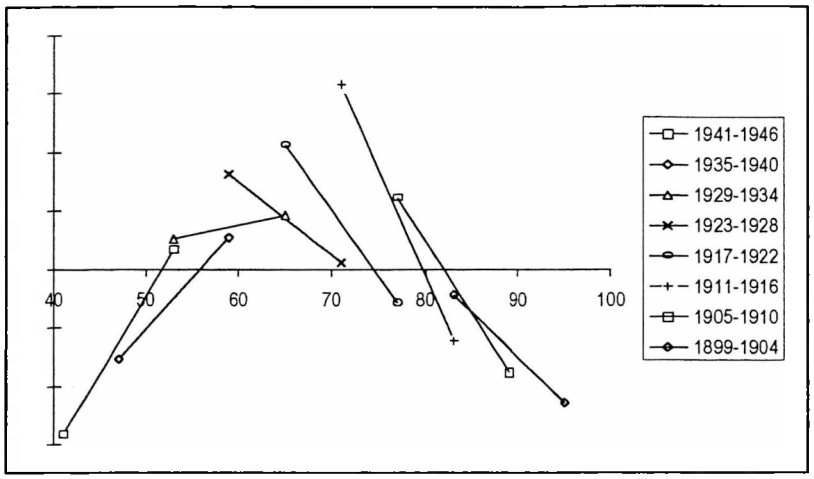


Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

L'approche descriptive montrait l'effet de l'âge induisant une part croissante des déplacements pour les achats dans la mobilité locale des personnes âgées. Cet effet de l'âge est toujours visible à travers la modélisation, toutefois, un effet de la date d'enquête apparaît aussi nettement pour les génération nées avant 1923, c'est-à-dire les individus qui, pour la majeure partie, étaient déjà retraités en 1982.

Ce résultat conduit à confirmer l'hypothèse que l'on avait déjà formulée, en particulier au vu des enquêtes du Crédoc sur les comportements d'approvisionnements alimentaires, selon laquelle les comportements des personnes âgées ont tendance à se rapprocher de plus en plus des comportements moyens de l'ensemble de la population. Les phénomènes de rattrapage dans l'utilisation de l'automobile de la part des personnes âgées ne tiennent pas seulement à l'approvisionnement alimentaire mais concernent tout autant l'ensemble des déplacements pour des achats.

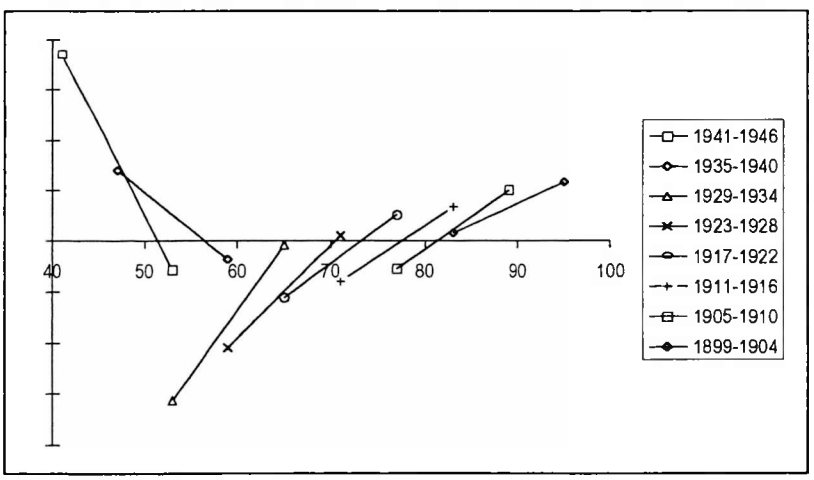
Figure 23. ***Modélisation de la part des déplacements pour les soins médicaux et personnels dans la mobilité locale selon la génération***



Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

De même que précédemment, on retrouve dans la pratique des déplacements pour soins médicaux ou personnels un effet de l'âge, mais surtout un effet de la date d'enquête qui conduit à supposer une uniformisation des comportements au sein de la population des personnes qui ont été retraitées tout au long de la période d'observation.

Figure 24. ***Modélisation de la part des déplacements pour les accompagnements dans la mobilité locale selon la génération***

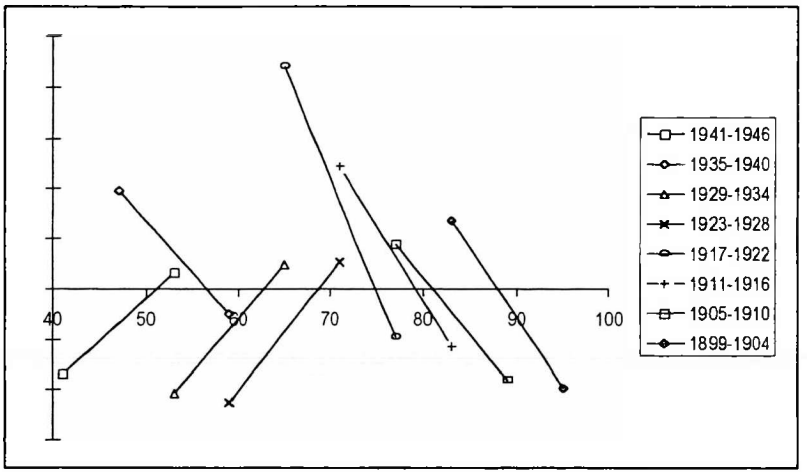


Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

L'accompagnement obéit incontestablement à des effets de l'âge et de la date d'enquête, mais change visiblement de nature avec le passage du seuil de 50-60 ans. Avant, c'est l'accompagnement des enfants qui prime, tandis qu'après ce sera plutôt celui des petits-enfants.

L'effet de la date d'enquête, particulièrement visible chez les plus jeunes retraités, indique une implication croissante des personnes âgées dans les déplacements d'accompagnement, ce qui permet de supposer une croissance de certains transferts inter-générationnels en nature, sous forme de services rendus par les générations antérieures.

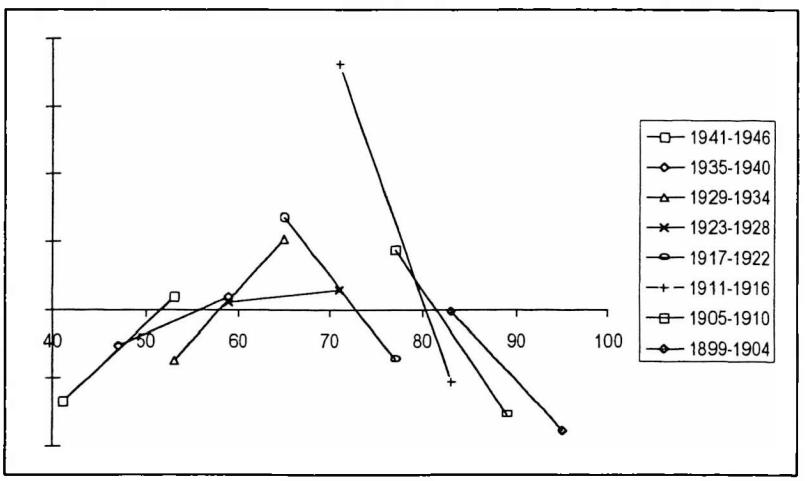
Figure 25. ***Modélisation de la part des déplacements pour les loisirs dans la mobilité locale selon la génération***



Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

L'effet de l'âge que l'on mettait en évidence précédemment est beaucoup moins pertinent après modélisation. La pratique des déplacements pour le motif des loisirs n'obéit pas à une logique claire en terme d'analyse par âge et cohortes.

Figure 26. ***Modélisation de la part des déplacements pour les « autres motifs personnels » dans la mobilité locale selon la génération***



Sources : Enquête Transports 1982, 1994, Insee-Inrets, traitement Crédoc

Le passage à une modélisation n'a pas vraiment clarifié les pratiques des Français pour les « autres motifs personnels » de déplacements locaux en semaine. Un effet de l'âge semble toujours l'hypothèse la plus probable en tendance mais il n'est pas plus net qu'il ne pouvait l'être après l'approche descriptive.

CONCLUSIONS SUR LA MOBILITÉ GÉNÉRALE

Parmi les grands enseignements des évolutions des comportements mesurés par les enquêtes sur les transports en 1982 et 1994, on constate une plus grande mobilité qui se caractérise non tant par un développement du nombre des déplacements mais plutôt par un accroissement des distances parcourues par les individus, favorisés surtout par des gains de vitesse dans les déplacements que rendent possibles des choix modaux de plus en plus favorables à l'automobile.

Les personnes âgées n'échappent pas à ces tendances générales, ce qui s'explique en premier lieu par la moindre démotorisation qui touche cette catégorie de population.

Si l'un des principaux résultats de l'enquête sur les transports en 1994 est de montrer que la raison principale que déclarent les individus pour ne pas se déplacer est de « ne pas en avoir besoin », d'autres déterminants sont importants pour expliquer la présence ou l'absence de déplacements.

Ainsi, nous pouvons distinguer en particulier trois facteurs décisifs pour expliquer la mobilité :

- la gêne physique pour se déplacer de manière autonome (autonomie partielle ou totale),
- le statut professionnel individuel,
- l'âge de la personne.

Les deux premiers facteurs sont bien entendu liés à l'âge : le statut professionnel change avec l'entrée en retraite et, surtout, la perte d'autonomie est très significativement liée à la vieillesse.

Parmi les autres facteurs qui peuvent influer sur l'intensité de la mobilité locale, il faut distinguer la possession du permis de conduire. La possibilité d'utiliser une automobile permet aux personnes âgées de jouir d'une mobilité plus intense. Ce phénomène joue en liaison avec une augmentation sensible de la part de l'automobile dans les déplacements des personnes âgées en 1982 et 1994, augmentation qui est soutenue à la fois par son utilisation en tant que conducteur et en tant que passager.

A conditions égales en ce qui concerne la santé et la motorisation, on peut donc dire que l'intensité de la mobilité des personnes âgées est comparable à celle des plus jeunes. C'est essentiellement la structure des motifs de déplacements qui change avec l'âge, du fait de la disparition progressive des déplacements pour motifs professionnels.

La dépendance physique contribue toutefois très significativement à changer la structure de la mobilité des personnes âgées, dans le sens d'une réduction importante du champ de leur mobilité. Ainsi, alors que seuls 20% des Français ne se déplacent pas un jour donné en semaine, ce sont 40% des 65 ans et plus qui font de même, et moins d'un quart d'entre eux feront au moins deux sorties de leur domicile en 1994.

Pour les individus qui sortent le moins fréquemment de leur domicile, le motif principal de leur mobilité locale est alors représenté par les achats (alimentaires ou non). Les autres motifs qui les différencient des autres groupes de la population sont les promenades, la sociabilité (par exemple des visites à des proches ou encore des activités associatives) et les soins médicaux.

Le principal potentiel de changement dans les modes de vie des personnes âgées vis-à-vis de leur mobilité locale est donc représenté par les services à domicile qui peuvent se substituer à des déplacements qui en représentent aujourd'hui la majeure partie, tels que la livraison de produits alimentaires ou encore les soins médicaux à domicile.

Il faut toutefois nuancer ce jugement par l'importance des changements d'attitudes vis-à-vis de l'automobile qui est utilisée de plus en plus par les personnes âgées, comme par l'ensemble de la population, comme un moyen de transport que l'on peut qualifié de « préféré » aux autres. De ce point de vue, l'uniformisation des comportements que l'on observe, doublée d'une frontière de plus en plus floue, en termes de mobilité locale, entre l'âge actif et les premières années de la retraite, doit

amener à considérer des populations âgées qui auront de plus en plus de pratiques de déplacements similaires à celles des plus jeunes.

Cependant, notre modélisation montre aussi que les choix modaux pourront encore évoluer avec le temps. Un effet de génération dans l'utilisation de l'automobile est incontestable aujourd'hui mais il pourra être fortement nuancé dans les années qui viennent par un effet d'âge au moment de la sortie de l'âge actif, chez des générations de futurs retraités qui auront toujours connu un monde où l'automobile est privilégiée, alors qu'eux-mêmes auront le permis de conduire dans leur immense majorité. Il ne faut pas exclure l'hypothèse d'une lassitude vis-à-vis de l'automobile chez les jeunes retraités.

Quelle que soit l'ampleur de ce phénomène dans les prochaines années, il n'en demeure pas moins qu'il existera toujours un fossé plus important dans les comportements chez des personnes d'âges avancés, qui verront apparaître des dépendances graves. Celles-ci continueront alors, dans l'avenir, permettre de distinguer des populations âgées aux comportements spécifiques.

SCÉNARIOS PROSPECTIFS ET ENTRETIENS

PROSPECTIVE

Une note de synthèse des formalisations prospectives et des principaux résultats de cette recherche a été soumise à des experts s'intéressant aux sujets concernés. Ont ainsi été sollicités spécialistes de l'urbanisme et des transports, chercheurs dans le domaine des politiques sociales, du vieillissement et aussi des retraites, sociologues, démographes, économistes...

Ces entretiens se sont déroulés en juillet 1997. Ils nous ont donné la possibilité de compléter la vision globale de la problématique de cette recherche en apportant des éclairages nouveaux qui ne pouvaient pas être étudiés dans le détail à partir des seules données d'enquêtes.

Chaque expert consulté avait reçu la synthèse des principaux résultats de la recherche, accompagnée des scénarios prospectifs construits par le Crédoc. Lors des entretiens, nous avons dans un premier temps exposé aux experts les grandes lignes des scénarios prospectifs puis nous avons recueilli leurs réactions, à la fois sur la structure de ces scénarios et sur les hypothèses sous-jacentes.

Nous proposons donc dans cette partie une synthèse de ces entretiens, en cherchant à en dégager des conclusions prospectives.

Préparation des scénarios prospectifs

Pour constituer des scénarios prospectifs sur la mobilité locale des personnes âgées, nous avons suivi la méthodologie analytique popularisée par Godet : distinction des tendances lourdes et des variantes, regroupement thématique des variantes et constitution des scénarios globaux par regroupement des sous-scénarios thématiques.

Pour constituer des sous-scénarios, nous pouvons regrouper l'ensemble des facteurs de la mobilité locale des seniors en trois groupes thématiques :

- le contexte socio-démographique,
- les changements de motivations et de comportements,
- les évolutions urbaines et les transports collectifs ou individuels.

Dans le premier groupe des facteurs socio-démographiques figurent l'évolution des revenus, de l'état de santé notamment de l'espérance de vie sans incapacité, du logement en maison de retraite ou non, le développement plus ou moins rapide des services à domicile et de la motorisation.

Le contexte socio-démographique

Le coût de l'hébergement en maison de retraite plus ou moins médicalisée est aujourd'hui élevé et le restera probablement assez longtemps compte tenu des faibles gains possibles de productivité dans ce domaine. Pour constituer nos scénarios relatifs au contexte socio-démographique, nous avons donc associé une progression du pourcentage de personnes âgées dépendantes à une forte utilisation des modes d'hébergement collectifs et à un revenu disponible déduction faite des soins médicaux plutôt faible. La motorisation ou l'usage de l'automobile apparaissent évidemment plus faibles dans ce contexte.

Nous avons donc un premier groupe de variables qui témoignent globalement d'une plus ou moins grande autonomie associée à un revenu disponible plus ou moins élevé. Nous sommes à un horizon 2010 et n'envisageons pas encore à cette distance un baisse sensible du revenu des retraités en raison des déséquilibres démographiques et des systèmes de retraite. C'est la raison pour laquelle nous avons plutôt privilégié l'association entre revenus hors dépenses médicales ou d'hébergement et état de santé.

En revanche, l'appel aux services à domicile apparaît assez indépendant de l'autonomie, quand celle ci est suffisante. On peut choisir ou ne pas choisir d'y faire appel quand on est suffisamment autonome.

Nous avons donc trois sous-scénarios volontairement caricaturaux qui résument le contexte socio-démographique :

Le premier scénario que l'on pourrait appeler **« santé et mobilité »**, met en scène des personnes âgées en meilleure santé qu'aujourd'hui, ayant des revenus en général satisfaisants, ayant les moyens de la mobilité et ne faisant pas appel aux services à domicile.

Le second scénario qui se nommerait **« tout confort à domicile »** témoigne d'un bon état de santé mais d'une certaine régulation volontaire de la mobilité par appel aux services à domicile : soins de santé, d'hygiène beauté, livraison de produits alimentaires pondéreux... etc.

Le troisième scénario affiche un développement des maisons de retraite, médicalisées ou non, en raison de la croissance démographique plus rapide des personnes âgées dépendantes et très âgées que des jeunes seniors. On l'appellera **« institutionnalisation »**.

Il ne s'agit évidemment pas de considérer que toutes les personnes âgées se retrouveront dans un seul scénario mais plutôt de mettre en évidence des tendances dominantes dans les évolutions.

Les motivations et comportements des seniors

Nous avons inclus dans ce domaine les évolutions des comportements alimentaires, des pratiques culturelles, de la perception du temps et de son coût, de la sensibilité au prix.

Dans le domaine des comportements alimentaires et de loisirs, il nous a paru fructueux d'associer la fréquentation de la restauration hors foyer avec une pratique intensive des loisirs. Il est vrai qu'aujourd'hui les seniors pratiquent très peu la restauration hors foyer, mais ils sortent également assez peu. Or on sait que le goût reste un sens très aiguisé chez les seniors et que le souci de bien manger s'accompagne chez eux d'un manque d'entrain à faire de la cuisine pour une ou deux personnes seulement. C'est la raison principale de la monotonie actuelle de l'alimentation des personnes âgées isolées. A l'opposé de ces tendances actuelles, ils nous a paru opportun de construire un sous-scénario faisant confiance au choix des jeunes seniors bien portant et mobiles de profiter du temps de retraite pour sortir et faire appel à la restauration hors-foyer. Cette tendance n'est viable que dans un contexte de sensibilité aux prix faible et d'une volonté de profiter du temps de la retraite pour multiplier ses activités. C'est le scénario du **« retraité entrepreneur »** qui à l'instar du « consommateur entrepreneur » de R. Rochefort gère son temps et ses activités pour maximiser son capital humain au sens large à travers ses loisirs, ses liens avec ses enfants et ses petits-enfants.

A l'opposé de ce scénario, on soulignerait des seniors marqués par la livraison de leur alimentation à domicile et des pratiques culturelles réduites à l'écoute des multiples chaînes thématiques destinées aux seniors qui ne manqueront pas de se développer dans les prochaines années. Ce serait le scénario d'**« activités domestiques »** assez caricatural des modes de vie de certaines personnes âgées actuellement peu mobiles et parfois menacées par une certaine solitude. Dans cette vision de faible mobilité, on pourrait s'interroger sur les stratégies de mobilité et de : localisation du domicile principal. La France est un des pays où beaucoup de retraités ont tendance à quitter les grandes villes où ils ont accompli leur carrière professionnelle pour se réinstaller soit « au pays » soit sous des cieux plus cléments. On a pu parler d'un héliotropisme puis d'un attrait pour le littoral et sa douceur climatique. Quand on demande dans l'enquête « Consommation » du Crédoc ce que les gens feraient s'ils avaient plus de temps, beaucoup répondent qu'ils se promèneraient simplement dans la nature ou autour de chez eux, qu'ils iraient à la pêche. On peut imaginer une autre forme de comportement de consommation incitant peu à la mobilité car marqué par une localisation dans un bourg ou une petite ville à cadre de vie valorisé, à proximité immédiate du supermarché où l'on va

faire toutes ses courses et des premiers services de santé (médecin généraliste, pharmacie) où l'on peut aller à pied. Dans ce scénario de « **relocalisation dans une sphère de proximité** », la sensibilité au prix reste faible puisque les besoins ont été redimensionnés en fonction des possibles.

Enfin, un scénario que l'on pourrait qualifier de tendanciel par rapport aux comportements des actifs actuels consiste à prolonger les comportements actuels de diversification des lieux d'achat pour comparer les prix et les rapports qualité-prix. L'approvisionnement en voiture en hyper ou super s'accompagnerait dans ce scénario de pratiques culturelles diversifiées mais contraintes par une sensibilité au prix assez forte et d'une perception du coût du temps relativement faible. On voit mal comment ce scénario pourrait s'affranchir de l'hypothèse d'un niveau de revenus plutôt défavorable. La rationalité des modes de vie occupe ici beaucoup de temps et pousse à s'éloigner du modèle du « **retraité entrepreneur** » pour se rapprocher de celui du « **retraité optimisateur** ».

Les évolutions urbaines et les transports collectifs ou individuels

Quatre grandes variables contribuent à constituer des sous-scénarios dans ce domaine : les formes d'urbanisation, les choix modaux et la multimodalité, l'offre de transports, les dépenses de transport et leur substitution par d'autres dépenses comme les télécommunications.

Dans le domaine de l'adaptation des personnes âgées aux formes d'urbanisation, nous avons distingué trois modalités. La première hypothèse envisage la reconquête des centres de grandes villes par des personnes âgées y retrouvant une certaine qualité de vie à travers l'accès aux services, la vie culturelle, le développement des parcs et jardins publics. Cette évolution pourrait être encouragée par une dynamisation de la multi-modalité rendue possible par l'extension de réseaux de transports publics urbains variés (tramways, métros légers, bus en site propre) et de la possibilité de disposer d'une voiture en ville (parkings). L'utilisation locale de la voiture serait tout de même limitée à des destinations assez longues (loisirs extra-urbains) car la politique de promotion des transports publics ou piétons en centre-ville aurait limité de fait l'étendue de la voirie réservée à la voiture. Les dépenses de transport seraient moyennes et la concurrence des télécommunications peu nécessaire. C'est le modèle « **centre ville revitalisé** ».

Dans une seconde option, l'actuelle tendance à la péri-urbanisation toucherait aussi les personnes âgées par effet générationnel : les quadragénaires avec enfant à charge des années 80 ou 90 deviendraient des sexagénaires vivant en couple dans les années 2010. Ceux-ci n'auraient pas l'initiative de quitter leurs lieux de vie actuels : villes nouvelles, banlieues « vertes » à faible densité de population. Dans ce contexte urbain, la faiblesse de la densité de population et le développement du réseau routier de type rocade urbaine nécessiterait des déplacements en voiture, d'autant que la poursuite de la péri-urbanisation aurait aussi affaibli les réseaux de transports urbains. Le niveau élevé des dépenses de transport liées à l'utilisation intense de l'automobile serait compensé en partie par une utilisation forte des télécommunications. C'est le modèle **« automobile périurbain »**.

Dans une troisième hypothèse, la tendance au « retour au pays » ou au choix d'un lieu de retraite plus agréable que le lieu d'activité conduirait au développement de villes privilégiées par les retraités sur des lieux touristiques. Ce serait la généralisation du modèle azuréen actuel avec des destinations plus diversifiées : villes moyennes, petites villes ou même bourgs. Dans ces sites urbains petits mais relativement denses, les trajets piétons et la flexibilité des transports urbains adaptés aux personnes âgées de type minibus ou taxis collectifs conduisent à une maîtrise particulièrement forte des dépenses de transport. C'est le scénario **« senior-cité »**.

Les quatre scénarios proposés par le Crédoc

Les sous-scénarios peuvent être résumés dans le tableau suivant :

Contexte	Santé et mobilité		Tout confort à domicile		Institutionnalisation	
Motivations et comportements	Retraité entrepreneur	Retraité optimisateur	Relocalisation dans une sphère de proximité		Activités domestiques	
Évolutions urbaines	Centre ville revitalisé		Senior-cité		Automobile périurbain	

C'est la combinaison de ces hypothèses thématiques qui peut aboutir à des scénarios qui doivent être perçus comme des exercices de réflexion et des hypothèses.

Si l'on considère les deux premiers thèmes, on obtient 12 combinaisons possibles dont certaines apparaissent peu vraisemblables. Par exemple, le contexte de « santé, prospérité et mobilité » est plus favorable au comportement « retraité entrepreneur » qu'à celui d'« activités domestiques ».

Si l'on déroule les modalités des différents thèmes à partir des évolutions urbaines, on est conduit à imaginer les associations décrites dans les paragraphes suivants.

Scénario « motorisation en périurbain »

Un contexte « automobile périurbain » favorise le comportement « retraité optimisateur » qui est caractérisé par une diversification des modes d'approvisionnement et s'accorde assez bien au contexte « santé et mobilité » correspondant à un taux élevé de motorisation et un état de santé permettant l'utilisation assez fréquente de la voiture. Ce premier scénario correspond à un modèle de **« motorisation en périurbain »** qui prolonge les comportements des familles périurbaines ou de banlieues éloignées actuelles.

Scénario « senior citadin entrepreneur »

A l'opposé, un contexte « centre ville revitalisé » peut encourager les « retraités entrepreneurs » forts consommateurs de loisirs et de RHF et actifs participants au monde associatif ou à la vie familiale. Le contexte privilégié est alors « tout confort à domicile » ou « santé et mobilité ». Nous penchons plutôt pour la première de ces deux hypothèses qui traduit le recours volontaire aux services à domicile, car le modèle du retraité hyperactif suppose l'appel aux services pour éviter des tâches inutiles comme les transports d'approvisionnements pondéreux. En outre, la situation du logement en centre ville est économiquement cohérente avec le recours à la livraison. Aujourd'hui déjà, c'est dans les villes suffisamment denses que la livraison peut se développer à un coût très faible (ce service est même parfois gratuit en centre ville). Ce serait un scénario de **« senior citadin entrepreneur »**, profitant de toutes les opportunités sociales qu'offre la ville, que ce soit le centre-ville ancien ou historique ou les banlieues proches.

Scénario « senior citadin domestique »

Mais cette facilité à recourir aux services à domicile en centre ville peut aussi conduire à une association avec le comportement « activités domestiques », surtout dans le cas d'un état de santé moins favorable. On aurait là un scénario combinant « centre ville revitalisé », « activités à domicile » et une association de « tout confort à domicile » et « institutionnalisation ». On aurait là un **« senior citadin domestique »**, qui pourrait constituer une forme de « senior citadin entrepreneur » du 4ème âge.

Scénario « cadre de vie et mobilité restreinte »

Le contexte des senior-cités conduit assez naturellement à la relocalisation des activités dans une sphère de proximité et au bénéfice du tout confort à domicile, dans le cas d'une domiciliation urbaine voire au contexte « santé et mobilité » dans le cas d'une domiciliation plus rurale. Mais nous avons plutôt considéré que le choix du lieu de vie lors du passage à la retraite tenait compte des éventuelles difficultés futures liées à l'isolement géographique et que ce choix s'exerçait plus en faveur de bourgs ou petites villes que du milieu franchement rural. C'est donc un scénario **« cadre de vie choisi et mobilité volontairement restreinte »** qui résume cette association de thématiques.

Ces quatre scénarios n'ont pas pour objectif de limiter la réflexion sur les tendances possibles de la mobilité locale des personnes âgées. En particulier, des situations socialement difficiles comme celle des personnes âgées isolées en milieu rural ne font pas l'objet d'un scénario. Cela ne veut pas dire que ces situations n'existeront plus en 2010. Mais nous n'envisageons pas qu'elles se développent rapidement, compte tenu de l'affaiblissement prévisible de la population agricole qui est souvent à l'origine de ces ruraux isolés.

Les situations des personnes âgées à faible revenus ne sont pas constitutives d'un scénario particulier car l'hypothèse générale de revenus était basée sur une tendance à la stabilité ou l'amélioration des revenus actuels.

Il va de soi que cette évolution générale peut masquer des disparités de revenus importantes qui peuvent se développer à l'intérieur de chacun des quatre scénarios envisagés.

SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION DE L'ÉTUDE PAR DES EXPERTS

Lors de la phase d'évaluation des scénarios prospectifs du Crédoc, les personnes suivantes ont été sollicitées et ont accepté d'apporter leur contribution à cette expertise :

- Mme Catherine COURTET, prospectiviste au GEPE
- Mme Henriette GARDENT, directrice de recherches à la Fondation Nationale de Gérontologie
- M. Jean-Michel HOURRIEZ, rapporteur au CSERC
- M. Pierre LE QUEAU, sociologue, directeur de recherches au Crédoc
- Mme Marie-Josée LOUBIÈRE, département commercial, marketing seniors à la RATP
- M. René POUJOL, rédacteur en chef de « Seniorscopie »
- Mme Catherine ROY, prospectiviste à la DAEI, Ministère de l'Équipement et des Transports
- M. Alain ROZENKIER et Mme Sylvie RENAUT, de la Direction de la Recherche à la CNAV
- M. Christophe STARZEC, socio-économiste, CNRS, Insee
- M. François TONNELLIER, géographe, directeur de recherches au CREDES

L'analyse des thèmes mis en évidence par ces entretiens est proposée dans cette partie. Un grand nombre de thèmes ont été abordés par plusieurs experts consultés. C'est en particulier le cas de la question de la définition de la population des personnes âgées, pour laquelle chacun apporte un éclairage spécifique des travaux qu'il mène habituellement.

La définition de la population des personnes âgées

Prise en compte d'étapes dans le cycle de vie

Définir la population que l'on décide de nommer « personnes âgées » reste un exercice difficile que les experts ont souvent relevé. En tout état de cause, l'ensemble de l'étude du Crédoc telle qu'elle leur était présentée ne proposait pas de critère de détermination définitif. Nous avons tenu même à nous attacher à ne pas prendre en compte une population donnée c'est-à-dire d'adapter aux comportements décrits la définition retenue de personnes âgées. Il serait en effet peu fructueux de prendre en compte une globalité des personnes âgées alors qu'il est visible que des situations différenciées s'imposent. C'est en particulier le cas des conditions de santé qui amènent à définir une population âgée autonome et une population dépendante. Cette problématique pose surtout la question de maîtriser les évolutions futures de ces conditions de santé : elle a d'autant plus d'acuité que chacun s'accorde à estimer que les jeunes retraités seront de plus en plus souvent en bonne santé et s'opposeront d'autant plus radicalement aux personnes dépendantes plus âgées.

Toutefois, il a été contesté le poids certainement trop grand donné à la définition d'une population des personnes âgées selon la prise en compte d'un seuil d'âge. R. Poujol ainsi que F. Tonnellier citent les travaux de Bourdelais selon lesquels la population des personnes âgées se définit selon un « curseur mobile » :

> *« Il existe une difficulté à définir ce que l'on appelle personnes âgées, en particulier pour situer un seuil d'âge valable. Selon le point de vue, on parle de 60 ou 65 ans, voire 80 ans. On finit par être confronté à des difficultés pour appréhender certaines réflexions parce qu'on ne sait plus si elles s'appliquent à des jeunes retraités ou bien à des personnes d'au moins 80 ans qui sont touchés par des phénomènes de dépendance.*
>
> *« Par exemple, prendre en compte un seuil de 65 ans qui permet certes de définir une « population âgée » homogène du point de vue de l'inactivité n'a aucune utilité pratique. Certaines études préfèrent d'autres définitions du vieillissement. Celles de Bourdelais situent le seuil de vieillissement aux alentours de 70-75 ans*

selon qu'on est de sexe masculin ou féminin, en fonction des conditions de vie. » (R. Poujol)

Cette manière d'envisager le problème posé par la définition conduit à relativiser l'importance du passage à la retraite pour la mobilité locale.

Ce type d'analyse peut conduire au résultat paradoxal qui serait de conclure à la stabilité dans le temps de la proportion des personnes âgées dans la population totale française, c'est-à-dire de nuancer fortement le discours sur le vieillissement de notre société et, plus généralement, des sociétés occidentales :

« Il y plusieurs façon d'appréhender le phénomène du vieillissement et il est probablement erroné de ne raisonner qu'en fonction d'un pourcentage du nombre de personnes ayant atteint un âge donné. L'analyse de Bourdelet inciterait plutôt à considérer le curseur du vieillissement comme un curseur mobile, ce qui, à la limite, tend à démontrer qu'il n'y aurait pas plus de personnes âgées qu'il n'y en avait dix ou vingt ans auparavant. » (R. Poujol)

D'une manière générale, c'est bien la question de la définition de la population des personnes âgées qui reste ouverte :

« La structure des personnes âgées ne va pas tellement changer, c'est la notion qui va évoluer. La limite de l'âge à partir duquel on considère une personne comme « âgée » va se déplacer de 60-65 ans à 65-70 ans ou 70-75 ans, et ce sont ces personnes que l'on appellera « personnes âgées ». C'est pour cette raison qu'il ne faut peut-être pas tellement regarder les statistiques démographiques dans la prospective. La frontière que l'on mettra à l'activité jouera aussi un rôle. L'activité ne va plus s'arrêter à 60 ans mais à 65-67 ans. La notion de personnes âgées va donc se déplacer dans le temps. » (C. Starzec)

De nombreux experts s'accordent pour insister sur le fait que l'on doit définir un critère de distinction de la population en fonction de l'évolution de l'espérance de vie sans incapacité. A ce titre, deux étapes peuvent se distinguer : d'une part, probablement vers 70 ans, les premiers

symptômes d'un ressenti individuel de la diminution des capacités physiques, d'autre part, vers 75-80 ans, l'apparition d'incapacités qui entraînent effectivement une gêne dans les déplacements.

Dans le même ordre d'idées, il doit être pris en compte une nécessaire définition des étapes de la vie après 60 ans, dont chacune apporte son lot de changements dans les comportements.

> *« La façon de fragmenter, en général, consiste à faire un classement par tranches d'âges. On peut utiliser aussi ici, comme en matière de consommation, le marketing des étapes de la vie qui distingue vingt-cinq types d'événements pouvant survenir dans la vie d'un individu et modifier d'une manière assez forte saconsommation, ou son comportement. Quand on essaie de faire un inventaire de ce type d'événement au delà de 60 ans, certains peuvent vraisemblablement avoir des conséquences en termes de modification des habitudes de mobilité.*
>
> *« Le premier de ces événements est le passage à la retraite, le deuxième sera peut-être un déménagement, puis viendra une maladie, qu'elle atteigne soi-même ou le conjoint, en particulier s'il s'agit du mari qui ne pourrait ensuite plus conduire. De même, la perte du conjoint représente l'un de ces moments.*
>
> *« On arrive à cerner quelques-unes de ces étapes, c'est l'une des pierres d'achoppement de l'étude des personnes âgées. On doit y être à l'heure actuelle d'autant plus sensible que cette formulation permet de contourner la difficulté à préciser la terminologie des personnes âgées. »* (R. Poujol)

Ce moment décisif représenté par la disparition du conjoint, l'homme le plus souvent, est souligné par tous les experts, mettant en évidence l'apparition des phénomènes de dépendance, voire les peurs qui en découlent. C. Starzec insiste ainsi sur le fait qu'il s'agit d'une *« rupture totale »*.

Au total, P. Le Queau propose de bânir définitivement le singulier de l'expression « population âgée » :

> *« Quand on parle de la population âgée, l'utilisation du singulier n'est vraiment pas possible. Toutes les études faites sur les retraités montrent qu'il n'y a rien en*

commun entre un jeune retraité et un vieux retraité, en termes de mobilité comme de consommation. Les personnes âgées de moins de 70 ans ne se sentent aucune communauté par rapport aux plus âgés. Les jeunes retraités ne se préoccupent pas autant de leur santé, ou de prendre des mesures face aux effets du vieillissement, à la dépendance etc. » (P. Le Queau)

Les ménages âgés de demain : couples ou personnes seules ?

La progression sensible de l'espérance de vie induit une vie en couple plus longue. Cet allongement a des implications multiples, et pas seulement sur le plan des revenus, sujet qui est le plus souvent cité :

« La dimension « vie en couple » n'a pas seulement des effets en matière de revenu. Il faut aussi l'analyser sur le plan de la sociabilité, en termes d'activités, par exemple de loisirs, et de déplacements car ces activités sont plus fréquentes pendant cette période de vie en couple que lorsqu'on est seul. » (A. Rozenkier)

Outre les phénomènes importants liés aux évolutions démographiques et sociales, la mobilité locale sera donc aussi influencée par la réduction des écarts d'espérance de vie entre hommes et femmes et, d'une manière générale, des disparités de conditions de santé.

« Une amélioration globale de l'état de santé aura une influence positive sur la mobilité. Toutefois, il y aura peut-être un changement pour les femmes, dont on attend plutôt une détérioration de l'état de santé en comparaison avec celui des hommes. Dans la situation actuelle, les femmes sont un peu à l'abri, maintenant elles perdent leur avantage, il y aura un rééquilibrage des deux cotés : par exemple, les hommes vont faire davantage attention à leur coeur et à leur tension artérielle, tandis que les femmes vont subir le stress du travail. » (C. Starzec)

Outre le travail, des changements de comportements auront une influence notable dans les disparités d'espérance de vie sans incapacité entre hommes et femmes. Les recherches et études démographiques montrent aussi que l'impact de pratiques comme la tabagie sera loin d'être négligeable dans les futures décennies et contribuera à cette diminution des écarts.

Outre ce phénomène qui relève de mécanismes démographiques, il faut aussi noter que la durée de vie en couple pourra s'allonger du fait de changements de comportements dans les stratégies d'union matrimoniales des Français au cours des dernières décennies, en particulier la progressive disparition des grands écarts d'âge entre l'homme et la femme.

> *« Avec le recul de la mortalité, l'amélioration de l'espérance de vie des plus de 60 ans, on a une période de vie en couple qui est plus longue, mais cet effet démographique mécanique n'est pas le seul à jouer un rôle. Par exemple, le différentiel d'âge de mariage de la femme et de l'homme peut diminuer : il est de plus en plus rare que l'homme soit nettement plus âgé que la femme »* (A. Rozenkier)

De fait, la prise en compte des conditions de vie en couple ou non ont une importance considérable, relevée par plusieurs experts :

> *« S'il y a une famille composée d'un couple, les comportements changent, aussi on imagine qu'il y aura une évolution de fond dans la société, liée à l'évolution de la famille. C'est une toile de fond de l'analyse. »* (C. Courtet)

Outre les conséquences démographiques, on note aussi le poids des conditions de ces conditions de vie dans les comportements, y compris les déplacements :

> *« L'évolution de la famille et du couple doivent être évoqués en rapport avec les motivations des déplacements. C'est important parce qu'il existe une certaine tendance à l'explosion du couple de retraités qui se maintient plus longtemps. »* (C. Courtet)

Malgré ces tendances, il ne faut toutefois pas négliger le poids de la solitude dans la société et, d'une manière générale, de certaines déstructurations de la cellule familiale, surtout de la manière dont elle se manifestent d'ores et déjà avant 60 ans :

> *« Il y a de plus en plus de gens qui vivent seuls à l'âge actif donc qui seront seuls à 60 ans. Ils ont des modes de vie de gens seuls, ils ont une vie extérieure*

extrêmement développée. Par ailleurs, il y a les familles composites, des couples avec enfants qui on pu avoir une première famille, réépouser quelqu'un d'autre qui a aussi une famille, etc. Il faut quand même se poser la question des effets de ces phénomènes sur les déplacements. » (C. Courtet)

D'une certaine manière, on peut dire que la question de la vie en couple rejoint celle de la définition de la population âgée du fait des changements importants dans les modes de vie impliqués par la disparition du conjoint. Les travaux de typologie effectués par le Crédoc sur les comportements alimentaires des ménages Français distinguent à ce titre une classe de personnes « isolées », significative de ces évolutions.

La dépendance et ses implications

Les problèmes liés à la dépendance des personnes âgées rejoignent la question de la définition de la population de référence. Il faut réfléchir non en termes de personnes âgées, mais en termes de personnes à capacités réduites : difficulté de déplacement, de vision, d'audition, etc. Ces phénomènes qui induisent une lenteur dans les mouvements et les décisions sont des caractéristiques fortes de la population âgée.

On peut donner une définition extensive de la dépendance :

« Dans l'évolution de la situation de personnes âgées, il y a un âge avant la dépendance, avec une rupture à 80 ans, qui entraîne l'isolement dû aux limites physiques. Même si physiquement les personnes âgées sont capables de se déplacer, de monter dans un tram... elles ne le feront pas, par exemple parce qu'elles auront peur de tomber, et c'est cela qui les plonge dans la dépendance, et ce n'est pas irrationnel. » (C. Starzec)

Cette idée d'une rupture dans les modes de vie qui suit tout incident de santé est primordiale, selon:

« La santé conduit les personnes âgées à une situation précaire. Elles ne sont plus elles-mêmes après le moindre incident à partir de 65 ans. A partir de 70 ans on commence à être dans une situation plus précaire. Il y a eu une rupture qui s'est

faite. Il y a beaucoup de différences de comportement au sein même de la population des personnes âgées. Même si la frontière va peut-être bouger, il y aura toujours une couche de retraités qui ne pourra pas suivre. » (P. Le Queau)

M.-J. Loubière montre que la RATP distingue traditionnellement deux populations distinctes parmi les seniors, dont la coupure se situerait aux environs de 70 ans. Cette distinction repose sur la mobilité et l'autonomie des personnes, en particulier en milieu parfois considéré comme hostile tel que celui des transports publics parisiens.

« *Il y a des disparités entre les personnes : certaines ont des handicaps qui freinent les déplacements. L'état physique de la personne conditionne largement la mobilité. En particulier, le déplacement dans le métro est complexe notamment à cause des escaliers. La population senior de 55 à 70 ans va toutefois être en meilleure condition physique. On va avoir aussi affaire à des seniors qui ont un grand âge et il y aura toujours pour eux des problèmes de mobilité.* » (M.-J. Loubière)

Des différences peuvent aussi, au sein de la population âgée, se manifester selon les cibles de clientèles :

« *Les femmes, passé un certain âge, ne vont plus utiliser le métro, elles préféreront le bus. Les femmes âgées ont peur de se faire agresser dans le métro : elles se déplacent moins aux heures creuses, elles sont plus bousculées aux heures d'affluence mais il y a moins cette peur de se retrouver seule dans les couloirs.* » (M.-J. Loubière)

Plus globalement, d'autres experts rejoignent le regard que porte la RATP sur les conditions de vie des personnes âgées qui ont du mal à être autonomes et, de ce fait, en nourrissent une haine pour tout ce qui ressemble à un escalier, ou encore pour certaines billetteries automatiques dont il faut pouvoir se servir avec dextérité et rapidité : « *Il peut y avoir de nombreux blocages pour les transports en commun quand vous vous êtes trouvé deux fois à vous battre avec une machine pour avoir votre ticket, qu'il y a les gens derrière qui rouspètent.* »

Il est possible de soutenir la thèse selon laquelle la limitation de la mobilité aux âges élevés tient autant à des explications psychiques que physiques, et qu'il y a une forme de limitation volontaire de la mobilité locale.

> *« Des gens arrêtent toute sortie vers les âges de 80 ou 85 ans. A mon avis, les raisons en sont plutôt d'ordre psychologique. Il y a un âge, une situation qui font que ces personnes n'ont tout simplement plus envie de faire des choses à l'extérieur du domicile. Elles n'ont pas envie ou elles ont peur, elles manquent aussi de motivation, de confiance en soi. Pour mobiliser cette population, il faut évacuer les différentes angoisses qui les confinent finalement dans leur foyer : par exemple, l'angoisse de conduire leur voiture alors que la plupart sont tout à fait capables de le faire. »* (C. Starzec)

A ces problèmes d'ordre psychologique, il est certain qu'il faut aussi apporter des solutions du même ordre, et non seulement des solutions qui apportent un service à domicile, certes utile, mais qui ne représente pas l'ensemble des éléments qui peuvent contribuer à rassurer les personnes dépendantes.

> *« En même temps, on peut leur dire qu'ils ont d'autres moyens de remédier à leur incapacité de conduire en ayant recours à des services. Ce qui serait bien c'est que dans le futur il y ait un travail psychologique auprès des personnes âgées, ce qui pourrait prolonger leur capacité de se prendre en charge. Il faut que les personnes en question réalisent bien que le vieillissement est quelque chose qui arrive à tout le monde mais qu'on peut en retarder les effets et, à chaque stade, faire quelque chose qui correspond à leur état. »* (C. Starzec)

> *« En termes d'offre, il manque un produit d'assistance, non une assistance par des personnes de compagnie mais une sorte d'aide en ligne comme on en a en informatique, qui rende plus autonomes les personnes. »* (C. Starzec)

D'une manière générale, nous avons montré que la dépendance joue un rôle primordial dans le déterminisme de la mobilité locale des personnes âgées.

Cependant, les phénomènes de dépendance appellent à la fois une observation de leurs implications en tant qu'ils contribuent à définir les populations de personnes âgées mais aussi une recherche de leurs dimensions psychologiques qui peuvent, elles, être maîtrisées par la sécurisation de l'environnement et, par conséquent, mener à une politique des transports adaptée à la population des personnes âgées dépendantes.

Les interrogations sur le revenu futur des personnes âgées

L'état des lieux

La question de l'évolution du revenu des personnes âgées suscite un certain nombre de résistances de la part d'experts de ces populations. Elle est de plus un enjeu politique et social considérable.

La vision d'ensemble inspire, pour plusieurs raisons, qu'il existe aujourd'hui une situation plus favorable aux retraités qu'aux actifs :

> *« On sait que le niveau de vie des personnes âgées semble un petit peu supérieur. En fait, il existe quand même beaucoup de problèmes de mesure du concept de niveau de vie, c'est-à-dire qu'on peut très bien défendre le point de vue que le niveau de vie des personnes âgées est plus élevé que la moyenne avec certains concepts de niveau de vie ou l'inverse. Tout dépend de la manière dont on prend en compte la santé ou le logement, des unités statistiques qu'on choisit, et comment on prend en compte le revenu du patrimoine. C'est assez complexe mais globalement on a l'impression que les personnes âgées sont aussi aisées voire un peu plus aisées que le reste de la population. »* (J.-M. Hourriez)

Sur l'évolution des ressources des personnes âgées, l'expert se fait même plus précis, surtout au regard des évolutions des vingt dernières années :

> *« Il y a une hypothèse importante dans la recherche du Crédoc qui est en gros la stabilité prévisible du niveau de vie des personnes âgées dans les années à venir. Sans avoir fait de travaux de prospective très élaborés, on peut dire de l'évolution du niveau de vie des personnes âgées que, de 1975 à 1984, c'était un peu l'âge d'or des retraités, c'est-à-dire qu'elles ont connu une forte augmentation de leur niveau de vie due à certaines politiques, avec la revalorisation des pensions du minimum vieillesse. En 1984, on a cherché à freiner l'évolution des retraites et, malgré tout, le niveau de vie des retraités a continué à progresser dans la mesure où il y a un renouvellement des générations qui reste important. »* (J.-M. Hourriez)

« Si on compare les enquêtes budget de famille de 84-89-95, on continue de voir le niveau de vie des retraités progresser plus vite que celui du reste de la population. Des interrogations et des doutes sur certaines unités d'indicateurs sont toujours possibles mais en prenant le même indicateur en évolution il y a toujours une dérive en faveur des retraités, du moins jusqu'à présent. » (J.-M. Hourriez)

R.Poujol conteste quant à lui l'idée d'une amélioration des conditions de vie et pense que les phénomènes de pauvreté liée à la vieillesse sont loin d'être écartés à long terme. En revanche, J.-M.Hourriez se prononce de manière plus optimiste sur l'évolution future du pouvoir d'achat des ménages retraités, et évoque aussi la probable disparition de ménages significativement plus pauvres, cela étant lié au fait que, déjà aujourd'hui, les plus pauvres se trouvent parmi les personnes âgées de plus de 80 ans, population qui disparaîtra donc par effet de génération.

« Il existe encore un phénomène de pauvreté chez les personnes âgées mais qui est en voie de régression. Il concerne essentiellement des générations qui ont à peu près 80 ans aujourd'hui, donc la pauvreté existe pour l'instant encore chez certaines personnes âgées mais est en voie d'extinction. En termes prospectifs on peut penser qu'il n'y aura plus de problème de pauvreté. » (J.-M. Hourriez)

D'une certaine manière, cet optimisme peut aussi se justifier par le fait que les revenus des retraités sont plutôt stables dans le temps. La disparition du risque de changement brutal induit par le chômage compte pour beaucoup dans la forte prévisibilité du niveau de vie de cette population.

De plus, il est clair que ce qui compte en tout état de cause, c'est la présence d'un couple. Celle-ci est l'un des principaux déterminants de la supériorité des ressources des retraités par rapport à l'ensemble de la population. Toutefois, cette problématique évolue encore aujourd'hui :

« Tant qu'il y a un couple, les ressources des ménages ont tendance à être supérieures, ce qui amplifie les différences liées à l'âge. L'âge d'or des retraités, qui se situe aujourd'hui entre 60 et 70 ans, se déplacera demain jusqu'à 65-75 ans. Il y a eu une révolution entre 1970 et 1990 dans le rapport entre les revenus des plus âgées et des plus jeunes, et il y aura encore un petit réajustement dans les années 2010. Ce qu'on a dit du système de retraite amène à faire peur. C'est peut-

être justifié car il faut se préoccuper du problème mais il est inutile de créer une pareille angoisse. Dans la pratique, le système français est suffisamment adaptable à tout moment, très souple et négociable. » (C. Starzec)

On se doit donc de tenir grand compte du poids des personnes seules dans la population des personnes âgées, qui sont souvent des femmes aux revenus qui resteront moindres pour différentes raisons.

« *La question de l'évolution du revenu des personnes âgées doit prendre en compte le cas des personnes seules, ce qui dit tempérer les argumentations autour de la croissance des ménages bi-pensionnés. On a eu tendance à considérer que les phénomènes de pauvreté dus à la vieillesse étaient derrière nous, alors qu'à l'horizon 2010 ou 2020, on n'aura hélas pas réglé tous les phénomènes de pauvreté liés à la vieillesse.* » (R. Poujol)

Les incertitudes

Depuis 1993-1994, années qui ont connu d'importantes réformes des retraites, les revenus des ménages âgés connaissent des menaces : volonté politique de rééquilibrer les régimes de retraite, revalorisations plus sévères qu'imposent certains fonds de pension, mais aussi incertitudes sur l'évolution des revenus du patrimoine.

« *Il existe une certaine incertitude à partir de 93-94 et il est vrai que depuis 1994 l'évolution n'est peut-être plus aussi favorable aux personnes âgées. Cela est dû à la réforme du gouvernement Balladur sur le système de retraite. Celle-ci est quand même relativement limitée car elle ne concerne que le régime général pour le secteur privé. Elle va prendre son effet dans les quinze prochaines années mais c'est quand même un effet de ralentissement.* »

« *En dehors des pensions il faut aussi songer aux revenus du patrimoine, qui ont connu une décennie très favorable. Ce sera peut-être moins le cas dans les années à venir du fait d'une taxation accrue de ces revenus. On sent donc bien que le*

mouvement d'augmentation relative du niveau de vie des retraités est en train d'être freiné. » (J.-M. Hourriez)

La progression forte au cours de la dernière décennie du niveau de vie des retraités en liaison avec l'extension de l'activité féminine est un fait certain qui a nettement contribué à l'amélioration des conditions de vie. Toutefois, J.-M. Hourriez reconnaît lui-même qu'il existe de fortes incertitudes sur la marge de progression de la continuation de ce phénomène dans les années qui viennent :

« *Il y a encore une marge de progression, je ne fais que constater sur les années récentes de 84-94 et sur cette période on constatait un phénomène de dérive favorable de plus 0,8% par le fait qu'il est de plus en plus fréquent qu'il y ait deux retraites au sein d'un ménage de retraités. Cela recoupe plusieurs phénomènes, d'abord le fait strict du renouvellement des générations féminines, puis un phénomène purement démographique : vu que l'on vit plus longtemps, on vit en couple plus longtemps donc les ménages de retraités bénéficient des économies d'échelles propres aux couples. Par le biais des échelles d'équivalences, on montre qu'un couple retraité a tendance à avoir un niveau de vie plus important qu'une personne isolée.* » (J.-M. Hourriez)

Il est important de citer ici l'idée supplémentaire induite par la vie en couple. Non seulement elle a un effet que nous avons montré précédemment sur la définition d'une population de personnes âgées mais en plus elle joue un rôle double dans leur niveau de vie : augmentation mécanique des ressources et dépenses moindres du fait d'économies d'échelles.

Un autre élément d'incertitude est représenté par la question des transferts inter-générationnels. Si ceux-ci sont encore mal mesurés en évolution, n'étant étudiés précisément que dans la dernière édition de l'enquête « budget de famille », l'évolution de la situation des jeunes donne l'impression que les revenus des retraités financent en partie la consommation des générations les plus jeunes.

La principale incertitude pourrait toutefois résider, selon P. Le Queau, dans l'espèce d'illogisme qu'il y aurait à considérer que les populations de personnes âgées sont appelées à voir leur revenu se stabiliser dans les années, voire les décennies qui viennent, alors même que la notion d'exclusion apparaît comme un véritable moteur d'évolution du corps social.

« De nombreuses personnes arrivent en retraite alors qu'elles sont déjà au chômage. Je vois mal comment la société des retraités va échapper au mouvement d'exclusion. Les seules institutions qui réalisent de l'action sociale envers les retraités, outre les associations locales, ce sont les caisses de retraite et d'ici l'an 2000 elles vont réaliser une économie de 20% sur leur budget d'action sociale. » (P. Le Queau)

Le mouvement d'exclusion serait donc inscrit dans le fonctionnement de la société de manière beaucoup trop profonde pour qu'une catégorie de la population puisse y échapper.

Finalement, l'incertitude la plus grande que l'on peut avoir à l'égard du revenu des retraités réside dans le décalage qui existe de manière certaine entre les résultats des études économiques et les ressentis individuels :

« S'il y a une controverse, c'est plutôt dans la perception de l'évolution du niveau de vie des retraités, c'est-à-dire qu'il y a un point de vue de statisticiens et d'économistes qui regardent la progression du niveau de vie moyen. Des statisticiens regardent la progression de la masse des retraites et constatent qu'elle continue à augmenter. »

« Et puis à côté il y a d'autres points de vue, celui d'associations de retraités notamment, qui observent le pouvoir d'achat d'un retraité suivi individuellement au cours du temps, et il est fort possible que le pouvoir d'achat d'un retraité suivi individuellement ai baissé dans les années quatre-vingt-dix. Évidemment on comprend qu'il y ait une certaine irritation des intéressés à se sentir toujours montrés du doigt parce qu'ils progresseraient plus vite que les autres alors qu'en réalité ils pensent qu'ils régressent plutôt. » (J.-M. Hourriez)

L'hypothèse de stabilité dans les prochaines années

La tendance que connaissent les retraites depuis 1993 est incontestablement une manifestation d'un ralentissement de la progression qui présidait jusque là. Pour autant, des experts s'accordent pour

juger exacte l'hypothèse proposée par le Crédoc dans ses scénarios selon laquelle on peut tabler à court - moyen terme sur un niveau de vie stable.

> *« On peut dire que dans les dix années à venir la condition des retraités sera stable, c'est une hypothèse permise. Il faut énormément relativiser ce phénomène de générations : on ne va pas vers des lendemains qui chantent pour des générations qui commencent à prendre leur retraite, surtout parce que les femmes sont moins payées, que les enfants leur font perdre en salaires par rapport aux hommes. Je pense que les retraites féminines devaient représenter en 1993 40% d'une retraite masculine (ce que l'on peut voir dans les publications du SESI sur l'échantillon interrégime). »* (J.-M. Hourriez)

La menace d'une baisse des retraites pourra toutefois être compensée par l'apport de plus en plus fréquent d'une seconde retraite au sein des ménages où auront vécu deux actifs. A.Rozenkier pense ainsi que, même dans l'hypothèse la plus pessimiste pour l'évolution future des retraites, l'apport de la pension de le femme compensera forcément cette diminution.

> *« Les revenus des nouveaux couples de retraités vont, sinon s'améliorer, de toute façon se maintenir au niveau actuel. S'il subsiste toujours un différentiel important entre la retraite moyenne des hommes et celle des femmes, on peut toutefois supposer que l'apport de la deuxième retraite limitera la chute des ressources des couples d'anciens bi-actifs. S'il y a une deuxième retraite de la femme, même si, après carrière identique, elle est de 40% inférieure à son mari, c'est quand même un complément de 60% et les baisses de retraite envisagées ne sont pas aussi importantes. »* (A. Rozenkier)

La question de l'impact de la vie en couple est donc une fois de plus primordiale. Elle l'est même d'autant plus que, selon nos experts, le phénomène de la croissance du nombre de couples bi-actifs n'est certainement pas encore arrivé à maturité :

> *« Il est certain qu'on n'a pas encore vu à l'œuvre toutes les conséquences de l'accroissement formidable de l'activité féminine sur les conditions de vie des ménages. Ce qu'on a pour le moment constaté, c'est que la part du revenu des*

femmes dans les ressources des ménages reste encore très faible : leurs retraites représentent un tiers de celles des hommes, ce qui signifie tout simplement que la femme n'a pas encore participé à la vie active. Actuellement, pour les plus jeunes, les salaires sont plus ou moins au même niveau, abstraction faite des disparités de CSP, mais le rattrapage ne s'est pas encore fait au niveau des retraites. C'est un phénomène qui est sous-estimé. » (C. Starzec)

Globalement, il est raisonnable d'être optimiste quant à l'évolution des ressources des personnes âgées dans les années qui viennent, tout en gardant à l'esprit que cette question éminemment politique restera influencée plus que beaucoup d'autres par les décalages qui existent entre les perceptions individuelles et l'analyse macro-économique que l'on peut en faire.

Les enjeux pour la consommation

Caractéristiques de la demande des personnes âgées

Traditionnellement, les ménages âgés sont considérés comme des ménages dont la consommation est moindre par rapport aux actifs. Le niveau de consommation affecte naturellement les comportements de déplacements.

Des effets de génération peuvent toutefois nuancer fortement ces évolutions dans les années qui viennent, comme le prouve l'exemple des transports à travers la sous motorisation des ménages âgés qui est moindre à mesure qu'augmente le poids des générations qui ont le permis de conduire.

La possession d'une automobile et donc l'équipement des ménages en transports individuels doit être analysée au regard de trois facteurs : la diffusion des permis de conduire auprès des femmes âgées, la réduction des capacités à conduire et l'adaptation des véhicules aux personnes âgées. La consommation de transports par les ménages retraités ne correspond pas aux schémas classiquement applicables à l'ensemble de la population.

> *« De même, du fait que les accidents des personnes âgées ne sont pas les mêmes qu'en moyenne (accidents de carrefour, de vitesse...), il est certain qu'un dernier facteur important pour la consommation des personnes âgées concerne l'amélioration globale du réseau routier qui peut conduire à sécuriser les personnes âgées qui se déplaceront en automobile. »* (H. Gardent)

D'une manière générale, on peut douter, selon J.-M.Hourriez, de la pérennité de l'inertie dans la consommation des personnes âgées.

> *« Sur l'aspect des modes de vie, comme des transports des retraités, il existe des travaux récents sur leur consommation, notamment de Marceline Bodier qui sont parus au premier semestre. Il en ressort que la future consommation des retraités sera un peu mise à plat entre la consommation actuelle des retraités et celle des générations qui s'apprêtent à partir à la retraite, qui, elles, ont des modes de consommation et de mobilité beaucoup plus élevés. On a l'impression que le mode*

de vie futur des retraités sera un peu à mi-chemin entre les deux puisque dans toutes les analyses on voit que les modes de vie et les comportements des retraités sont à la fois guidés par les effets de générations et les effets d'âge et de vieillissement. Ces derniers sont perceptibles surtout à partir de 70 ans. Les problèmes de vieillissement du quatrième âge freinent la mobilité. » (J.M. Hourriez)

Ce qui est visé là, d'une manière plus générale, ce sont les futures évolutions de l'équipement des ménages qui, dans le cas des transports individuels par exemple, est une donnée décisive :

« La consommation est très adaptable quand on est jeune mais au fur et à mesure qu'on avance en âge on a tendance à se stabiliser et à conserver les habitudes en matière de consommation, ce qui, par exemple, peut effectivement limiter le déséquipement. Un phénomène où c'est très visible est le logement puisqu'on voit que les retraités conservent leur logement sur dimensionnés par rapport à leurs besoins apparents. » (J.M. Hourriez)

A la RATP, on note que les principales attentes des seniors interrogées lors d'enquêtes internes montrent que ce sont principalement les déplacements pour les loisirs qui sont privilégiés.

« En 1996, un sondage nous a montré qu'il y avait une forte attente des seniors pour les déplacements de loisirs. Dans ce sondage, les seniors nous déclaraient qu'ils voulaient que Paris soit une ville riche en culture et en loisirs et que la RATP soit un peu un intégrateur de la ville et les aide à découvrir cette ville. » (M.-J. Loubière)

Il faut aussi insister sur le fait que les populations des personnes âgées représentent encore pour l'ensemble de la consommation un potentiel fort de demande de services nouveaux. A ce titre, leur demande de transports en fait partie, même si on évoque le plus souvent les voyages, et donc la mobilité sur longue distance. En tout état de cause, il s'agit de populations qui, d'une manière générale, pourraient être plus mobiles, c'est-à-dire que ce type d'attitudes pourra avoir un impact positif sur leur mobilité locale.

Arbitrages consommation – épargne

Les questions que l'on se pose aujourd'hui sur la consommation future des personnes âgées et sur leurs revenus amènent aussi à considérer les évolutions futures de leurs comportements d'épargne. Ces évolutions sont en premier lieu liées à l'histoire des générations de retraités :

> *« Si l'inertie de la consommation est avérée, elle peut remettre en question le problème du partage entre consommation et épargne du retraité. Il faut voir que les retraités actuels appartiennent à des générations qui ont vu leur niveau de vie progresser encore fortement depuis 20 ans. S'il s'agit de retraités qui ont pris leur retraite depuis 15 ans ils ont bénéficié des revalorisations des pensions. S'il s'agit de retraités récents, ils appartiennent finalement à des générations qui n'ont pas souffert le plus de la crise. Le ralentissement du pouvoir d'achat a plutôt touché les ménages de moins de 40 ans que les 40-60 ans. »* (J.M. Hourriez)

Autre point important, l'accumulation du patrimoine financier, qui sera certainement beaucoup moins aisée qu'auparavant pour les nouvelles générations qui prendront leur retraite :

> *« Autre phénomène qui a favorisé ces générations, c'est l'accumulation du patrimoine financier : il n'est pas sûr que le passage à la retraite a entraîné une diminution du pouvoir d'achat. Le revenu a donc progressé plus vite que la consommation d'où une épargne importante. Pour les générations plus proches du baby boom, il est moins évident que le revenu progresse en fin de cycle de vie et avec lui l'épargne. »* (J.M. Hourriez)

Approvisionnement à distance ou aide au transport des courses ?

Le premier critère cité pour l'analyse de l'approvisionnement alimentaire, surtout au vu des résultats des études du Crédoc, est la possibilité de disposer ou non d'un moyen de transport motorisé individuel :

> *« Pour l'approvisionnement alimentaire par exemple, on imagine bien que la problématique d'une personne de 65 ans qui peut encore prendre sa voiture, et qui*

n'hésite pas à la prendre, n'est pas comparable à la personne de 80 ans qui est un petit peu confinée à son domicile, même si elle n'est pas entièrement dépendante. » (R. Poujol)

Il est jugé par certains trop réducteur de ne considérer la livraison à domicile que sous l'angle d'une consommation à distance induisant une diminution de la mobilité.

« *Il ne faudrait pas tomber dans le travers de considérer que de toute façon l'environnement sera de plus en plus agressif car les gens vieillissent et le perçoivent plus agressif, et qu'après tout les personnes âgées n'ont qu'à rester chez elles pour y échapper. C'est certes caricatural et il est vrai qu'avec l'âge on a moins envie de sortir de chez soi, mais il y a aussi à faire en sorte de rendre l'apprentissage de la vie plus aisé aux personnes âgées plutôt que se résigner à l'idée qu'après tout elles ont des services à domicile, elles ont le téléphone, elles auront Internet... ce qui leur permettra de rester chez elles. On ne passe pas sa vie chez soi.* » (R. Poujol)

Pour diverses raisons, dont par exemple la volonté de ne pas rompre la forme de lien social qui existe par le biais des déplacements pour l'approvisionnement alimentaire, on ne doit pas négliger le potentiel important de l'offre d'une aide pour le transport des produits achetés en grandes surfaces. En ce sens, cela permet de mieux nommer la pénibilité de l'approvisionnement alimentaire, c'est-à-dire le transport de paquets encombrants et lourds, plutôt que la pénibilité que l'on prête au fait même de sortir de chez soi pour faire les courses.

« *Il y a une chose qui est sure : les retraités font leurs courses en même temps que les actifs car ils aiment adopter les mêmes rythmes que les gens qui travaillent, sans quoi ils se sentent en dehors de toute la vie de la société. Cela continuera pour la fréquentation des supermarchés, mais ce phénomène va aussi plutôt jouer sur le marché avec les produits locaux.* » (C. Courtet)

« *Des personnes âgées souffrent de solitude à être toujours chez elles et, à la limite, se déplacer par exemple pour faire les courses représente la possibilité de rencontrer des gens, de discuter, de sortir un peu de chez soi et donc on ne peut*

pas exclure l'incitation à se déplacer jusqu'aux lieux de vente, y compris les grandes surfaces, quitte à ce que l'aspect le plus pénible qui est le transport soit géré par un service de livraison à domicile. On commence à voir ici ou là un certain nombre de grandes surfaces prendre acte du fait que le marché des seniors existe, qu'ils ont des besoins. On met en place des espaces de détente, des endroits où s'arrêter. » (R. Poujol)

Toutefois, ce jugement peut être nuancé par l'évolution actuelle des comportements. En effet, comme nous avons pu le montrer dans l'étude de l'approvisionnement alimentaire, la tendance générale est bien à la recherche d'un gain de temps et d'une rationalité dans les usages des différentes formes de commerces. Ainsi en va-t-il des grandes surfaces, pour lesquelles de nombreux experts se rejoignent pour penser que leur fréquentation s'explique essentiellement par la structure de l'offre. Si les personnes âgées vont de plus en plus dans les supermarchés, c'est qu'il y a en fait de moins en moins de services de proximité : donc c'est un choix, mais c'est un choix contraint qui s'explique par l'offre.

En fait, comme le note P. Le Queau, les principaux changements à l'œuvre dans la localisation des personnes âgées ne sont pas liés en priorité à des questions de facilité d'approvisionnement, y compris quand elles changent de lieu d'habitation en prenant leur retraite (*cf. infra*). Celui-ci est justement considéré comme maîtrisé par l'utilisation des moyens de transports individuels.

« Une personne qui déménage, est-on sûr qu'elle prend en compte les problèmes d'approvisionnement, de consommation ? En fait, elle cherche un endroit où l'on n'est pas isolé et qui soit accessible. Le retour au pays dans les agglomérations moyennes n'est pas accompagné d'une densification de l'équipement collectif telle que l'on puisse assurer l'ensemble des fonctions utiles. Il existe un retour à des unités urbaines à taille humaine, un retour dans sa province, mais il n'est pas accompagné d'un développement des équipements collectifs qui puisse permettre aux personnes âgées de ne pas se déplacer. En revanche, c'est sûrement la tendance qui s'est clairement affirmée dans les banlieues et les grandes villes. » (P. Le Queau)

Des changements sont potentiellement le fait, aujourd'hui, de ménages actifs qui pourraient garder cette forme de réserve vis-à-vis des courses alimentaires, en continuant donc malgré l'entrée en retraite et le temps disponible à chercher à gagner du temps, ce qui ferait d'eux des cibles privilégiées de la livraison à domicile sans déplacement préalable.

Enfin, selon certains experts, il faut aussi prendre en compte la dimension des comportements alimentaires déjà existants :

> *« Une attitude va se maintenir : les personnes âgées continueront à ne pas aimer faire la cuisine. Souvent, ils ne sont pas prêts à investir du temps dans la cuisine. »*
> (C. Courtet)

Pour certaines raisons, par exemple le souhait de garder un contact direct avec les produits achetés, des experts s'accordent à penser que de nombreuses personnes âgées préféreront aller dans les magasins pour se faire livrer ensuite les produits, plutôt que tout commander depuis le domicile sans aucun déplacement personnel.

D'une manière générale, il apparaît que l'on est en présence de plusieurs futurs possibles sur la mobilité locale liée à l'approvisionnement alimentaire. S'il est certain que l'on peut légitimement souhaiter prolonger les tendances actuelles qui président aux comportements alimentaires des Français, ce que la recherche du Crédoc aurait plutôt tendance à faire elle-même, les experts consultés sont beaucoup plus réservés et partagés à cet égard et s'interrogent le plus souvent sur le potentiel réel que représente l'idée d'une limitation volontaire des déplacements pour les courses alimentaires.

Les personnes âgées dans leur environnement

La question de la localisation géographique des personnes âgées

C.Starzec donne une représentation particulièrement pessimiste des effets potentiels d'un changement d'environnement des personnes âgées :

> *« Il existe un refus de changer d'environnement à partir d'un certain âge. On a vu dans des études sur la santé que le fait de déplacer des personnes âgées atteintes d'incapacités les achevait en très peu de temps. Ce type de changement perturbe énormément. Si le peu de repères qu'ont les personnes âgées dans leur environnement disparaît, c'est fini. »* (C. Starzec)

Au delà de ce pessimisme, les comportements des Français montrent que les déménagements ne sont pas exclus du champ des retraités et des personnes âgées en général, ne serait-ce que du fait de la présence de résidences secondaires :

> *« Le phénomène de la résidence secondaire est important. Les personnes qui ont acheté une maison, lorsqu'elles étaient encore actives, peuvent aller y finir leurs jours lorsque la retraite arrive. Hervé Lebras dit que de plus en plus de retraités vont aller s'installer dans les villages. »* (C. Courtet)

On doit encore insister sur ce phénomène qui sera l'un des éléments d'explication de la survie d'un certain milieu rural dans lequel des personnes âgées vivront, au moins temporairement.

> *« Les personnes âgées en milieu rural sont encore assez nombreuses mais leur nombre diminuera au fur et à mesure. Celles qui y restent sont des gens qui avaient leurs petites habitudes. Un grand nombre de celles qui migrent aujourd'hui peuvent conserver deux logements : un en milieu rural et un en milieu urbain ou péri urbain. »* (S. Renaut)

En fait, un quart des personnes qui prennent leur retraite déménagent dans les cinq années qui suivent, le plus souvent pour s'installer dans des agglomérations de taille moyenne :

> *« Les taux de croissance qu'ont connu des agglomérations moyennes ont été très importants, c'est en particulier le cas de la ville de Limoges. 25% des nouveaux retraités déménagent en effet dans les cinq années suivant le début de la retraite, certains retournent dans leur région d'origine, d'autres se dirigent vers une région plus attractive. »* (P. Le Queau)

Citant les travaux de Françoise Cribier, F. Tonnellier évoque quant à lui la *« deuxième migration »* des personnes âgées.

La motivation du déménagement peut être à la fois le désir de retourner dans une région dont on se sent originaire, voire de pallier l'angoisse de la solitude :

> *« La première angoisse, c'est d'être seul. Un changement d'environnement doit donc être la recherche d'être entouré, d'avoir près de chez soi sa famille. Ce qui peut l'inciter à bouger, c'est d'être plus proche de sa famille d'où autrefois le retour à la campagne. »* (C. Starzec)

La volonté de déménager peut aussi relever d'un certain sentiment d'inadaptation de l'environnement dans lequel on vit actuellement aux nouvelles conditions représentées par l'inactivité.

> *« Je ne pense pas que les gens actuellement de 45 ans dans les cités comme à Marne la Vallée restent à la retraite dans ces logements : ce sont quand même des lieux où il n'y a pas de représentation positive et je ne vois pas comment elle pourrait émerger. Il sera intéressant de recherche quelles sont les zones qui sont porteuses d'images positives. Par exemple, la Côte d'Azur est en perte de vitesse. »* (C. Courtet)

En même temps, on note que le péri urbain reste une composante importante de l'habitat français, y compris pour certaines personnes âgées qui ne quittent pas des HLM dans lesquelles elles ont leurs habitudes :

« La cité, c'est un peu un lieu où l'on peut vivre sans sortir, tout se trouve dans une proximité spatiale. L'attachement à la voiture est très puissant, et elle est préférée aux transports en commun. » (S. Renaut)

Ces changements de situation géographique mènent en fait à une situation où le dynamisme de la mobilité locale est localisé dans de petites unités urbaines, où les personnes âgées concilient cadre de vie agréable et retraite active :

« Les jeunes retraités qui ont leur voiture et qui habitent des petites villes sont très mobiles. On a du mal à comprendre comment une petite ville ou un petit bourg pourrait offrir l'ensemble des services collectifs à des retraités qui sont très exigeants. En consommateurs entrepreneurs, on ne peut pas croire qu'ils se contenteraient de voir le médecin à coté uniquement parce qu'il est à côté. S'ils se sont installés à un endroit pour leur retraite, c'est d'abord pour la qualité de vie. » (P. Le Queau)

Il faut insister toutefois sur l'importance des évolutions de la société vis-à-vis de l'habitat rural, évolutions qui ont été rendues possibles par l'équipement des ménages et leurs attitudes et comportements à l'égard des transports individuels :

« Dans les années quatre-vingt, on mettait en garde les couples qui retournaient à la campagne. Bien souvent, les femmes ne conduisant pas et le mari mourant le premier, elles se trouvaient isolées, sans mari et surtout sans voiture. En 1990, on mettait en évidence le renforcement des villes moyennes et des villes centres, des petites villes effectivement étaient capables de bénéficier de certaines infrastructures sanitaires, culturelles etc. avec la stagnation de certaines grandes villes. Les personnes âgées prennent une part importante à la croissance de ces villes » (A. Rozenkier)

Sur cette question du milieu rural souvent en crise, F. Tonnellier va jusqu'à parler de *« ghettos ruraux »*.

Milieux de vie et mobilité

L'opposition traditionnelle que l'on fait entre le rural et l'urbain (ou le péri urbain) joue un rôle important dans l'analyse de la mobilité locale des personnes âgées, et ce d'autant plus qu'en la matière, les stratégies de localisation géographique des jeunes retraités ont eu tendance à changer.

Dans le cas de l'habitat rural, tout le monde insiste sur l'importance de disposer d'une automobile, sans laquelle les personnes sont totalement exclues. Pour se maintenir longuement en milieu rural, il serait donc nécessaire de développer soit des transports collectifs, soit des services de transport à la demande.

A un titre qui n'est pas aussi anecdotique qu'il y paraît, la pratique religieuse contribue d'une certaine manière à la mobilité des personnes âgées :

> *« Dans une région comme la Bretagne, où de nombreuses paroisses sont regroupées, il faut prendre sa voiture pour aller à la messe : la pratique religieuse engendre de plus en plus de déplacements, qui concernent et concerneront en priorité les personnes âgées. »* (P. Le Queau)

A.Rozenkier et S.Renaut analysent eux aussi les effets des choix de localisation des retraités, et quels ont été les discours dominants au cours des deux dernières décennies. D'une manière générale, on peut dire qu'il y a eu une politique de maintien à domicile qui a été très positive toutes ces dernières années, sans que l'on sache si cela va durer sur le très long terme. Pour certains, la politique actuelle de maintien à domicile semble plus orientée vers la prise en charge de la grande dépendance que des gens à capacités restreintes.

Il est aussi nécessaire d'insister, selon F. Tonnellier, sur les disparités sociales qui subsistent au delà des problèmes spécifiques liés à la localisation géographique :

> *« L'horizon local n'est pas le même selon les catégories sociales. Les aisés ont un espace plus grand. Par exemple, la distance à l'hôpital le plus proche varie beaucoup selon la catégorie sociale. Aucune catégorie ne s'installe au plus près mais les cadres vont le plus souvent plus loin que les autres. »*

L'adaptation de la ville aux personnes âgées

La limitation de la mobilité locale au sein de la population des personnes âgées peut être considérée comme le résultat d'une décision volontaire, en particulier du fait d'une appréhension vis-à-vis de l'environnement urbain. Dès l'apparition d'un premier sentiment subjectif de fragilisation, il est clair que l'on assiste à une forme d'appréhension face à la mobilité. L'espace collectif doit donc être sécurisé et ressenti comme sécurisant par les personnes âgées.

On nous cite par exemple le cas d'une ville de proche banlieue parisienne où les personnes âgées se plaignent de l'absence trop fréquente d'une signalisation destinée aux piétons aux passages protégés pour traverser les rues.

La présence d'équipements adaptés à des personnes dont la mobilité est réduite fait aussi partie de ces nécessaires adaptations de l'environnement pour que les personnes âgées s'y sentent sécurisées et voient donc maîtrisée leur appréhension des déplacements. Il en est ainsi des transports en commun dont les accès sont souvent adaptés pour les personnes fragiles ou faiblement mobiles. Leur présence est en tout état de cause une réelle incitation à se déplacer pour ces personnes dont on pourrait trop souvent avoir une image réductrice tendant à les confiner dans leur environnement domestique.

La situation des transports en commun permet de donner des éléments supplémentaires d'analyse des attitudes des personnes âgées face à la ville. Ainsi, M.-J. Loubière montre que le principal enjeu pour le développement des transports publics dans une ville comme Paris, où les seniors représentent une part importante des voyages, est représenté par l'ensemble des travaux entrepris pour faciliter l'accessibilité du réseau.

> *« Sur Paris, l'accessibilité au réseau est décisive. La RATP travaille sur les planchers surbaissés des bus. En banlieue, on axe plus l'offre en fonction de la demande, surtout celle qui vient de la part des municipalités pour des bus qui font des tours de quartiers. Un projet sera de développer des services à la demande : l'idée est de mettre en place des monospaces, sous forme de taxis collectifs. »* (M.-J. Loubière)

En même temps, on doit noter les efforts qui sont faits autour de l'accompagnement, par exemple le service *« compagnons du voyage »* de la RATP.

« La RATP et la SNCF, ont développé le service " compagnon du voyage " : c'est un service payant, on va chercher la personne handicapée mais aussi des personnes âgées qui ont des petits problèmes de santé, à domicile, et on les accompagne dans leurs déplacements. Une personne prend avec elles le transport collectif et les accompagne dans leurs démarches administratives ou leurs achats. C'est une sécurisation pour des personnes qui ne sont pas complètement autonomes. » (M.-J. Loubière)

En sécurisant les passagers, les transports en commun ont une chance de rendre une part de leur autonomie aux personnes âgées. Le scénario « santé mobilité » proposé par le Crédoc entre dans ce même schéma : le véritable enjeu est de concilier l'autonomie, c'est-à-dire au moins l'assurance de soi, et la mobilité, y compris en maîtrisant les freins psychologiques à la mobilité des personnes dont l'autonomie est réduite, tout en gardant présent à l'esprit que cette sécurisation ne sera pas la solution à tous les problèmes posés par la situation des personnes âgées.

« A partir du scénario " santé mobilité ", il est clair que des tendances se dégagent de ces images prospectives : des gens qui ont toujours bougé et continueront toujours à bouger s'ils ont la santé pour le faire et l'argent. Bien sûr il y a des personnes qui restent enfermées chez elles mais nous n'avons pas de prise sur elles. » (M.-J. Loubière)

L'adaptation de la ville et, plus généralement des environnements d'habitation, aux personnes âgées restera pourtant difficile, étant donnée l'étendue des problèmes soulevés par la dépendance et les peurs des personnes âgées :

« Est-ce que notre société est prête, a-t-elle envie de fournir ce genre de réconfort psychologique à ces personnes pour qu'elles se sentent rassurées dans leurs activités ? Du point de vue des transports, une grande ville telle que Paris, très équipée en transports collectifs, est adaptée aux jeunes et pas du tout aux personnes âgées. Ne serait-ce que le métro où il y a trop d'escaliers. Qu'est-ce que la société pourrait faire pour y remédier ? Elle peut équiper comme ça se fait des bus avec des marches mobiles, développer les tramways aussi. Il faut que les personnes âgées aient le sentiment de pouvoir s'offrir un transport convenable et,

à ce moment là, elles pourront bouger. Le développement de taxis adaptés serait probablement plus efficace que tous les efforts d'équipement pour rassurer la personne âgée » (C. Starzec)

La mobilité comme vecteur de sociabilité

Il est aujourd'hui un fait que les activités sociables des personnes âgées sont nettement moindre que celles des populations plus jeunes. Rien ne permet pourtant d'affirmer que les pratiques extérieures des futures générations de personnes âgées auront aussi tendance à diminuer.

« La chute des activités en dehors du domicile, telle la disparition progressive de toutes activités sportives, ou la diminution de certaines pratiques associatives est aujourd'hui de l'ordre du constat. Toutefois, d'un point de vue prospectif, cette chute sera peut-être moindre dans 10-12 ans, du fait d'effets de génération. » (R. Poujol)

La mobilité restera aussi un vecteur important de sociabilité à travers la fréquentation de certains commerces où les personnes âgées peuvent trouver à se rassurer. R.Poujol cite ainsi le cas de la pharmacie qui remplit une fonction importante de sociabilité et de rassurance, à l'attention d'une population appelée par la force des choses à souvent la fréquenter.

« On peut s'étonner de voir les relations sociales qui se nouent par exemple à la pharmacie, qui est un lieu de convivialité où l'on peut se faire rassurer par le pharmacien sur son état de santé, où il y a des chaises pour s'asseoir et patienter ou discuter. » (R. Poujol)

Le cas des activités associatives doit aussi être mentionné comme élément qui peut être déterminant dans la mobilité locale des personnes âgées, en particulier des jeunes retraités, et cela se situe dans la continuité de la vie professionnelle. A. Rozenkier parle ainsi de *« continuité de vie active dans un cadre bénévole »* et évoque aussi la mobilité qui en découle :

« Cette participation associative, dans le cas des activités de loisirs au sens large, induit des déplacements locaux quel que soit le contexte associatif, c'est-à-dire

artistique, sportif ou social. La participation à une association implique des sorties et des contacts qui ont des répercutions sur la mobilité sociale, sans forcément constituer un réseau local. La mobilité de ces personnes sera surtout fréquente et de courte distance. » (A. Rozenkier)

C. Roy mentionne quant à elle ces activités dans le but de contester les visions souvent trop économiques que l'on peut avoir de la mobilité locale des personnes âgées.

« On a souvent une vision souvent très économique de la mobilité, on a toujours tendance à la considérer comme ayant un but d'échange de type économique. Cette vision est peut-être encore accentuée chez les personnes âgées pour lesquelles la moitié des déplacements sont motivés par les courses. Les personnes âgées ont du temps et vont donc plus volontiers participer à des associations parce qu'elles ont du temps tout d'abord. Ce sont des activités associatives le plus souvent bénévoles qui nécessitent beaucoup de temps libre, il faut pouvoir donner de son temps, ce qui est tout à fait favorable à un scénario de type « senior cité » par exemple où l'on aurait une vie associative assez forte. » (C. Roy)

Le cas de la pratique sportive, probablement appelée à s'étendre dans les années qui viennent, serait aussi, au même titre que les pratiques associatives, un moyen qu'auront les personnes âgées de demain de prévenir les effets du vieillissement.

« Les personnes âgées font de plus en plus de pratiques associatives : elles en concernent maintenant presque une sur deux et se prolongent de plus en plus, notamment dans tout ce qui relève du bénévolat. Toutes les institutions qui font de l'action sociale auprès des retraités les incitent de plus en plus à avoir une pratique sociale. » (P. Le Queau)

Malheureusement, les faibles pratiques associatives sont aussi corrélées à l'isolement des personnes, d'où une sorte de spirale infernale du renfermement. Ce phénomène est évoqué par plusieurs experts, tels P. Le Queau et A. Rozenkier, celui-ci montrant que le fait de vivre en couple induit *« une vie associative plus fréquente, avec des retombées en matière de mobilité, comme la participation à des réunions, etc. »*

> *« Les gens qui sont seuls sont ceux qui ont le moins de pratiques sociales : ils sont déjà seuls et ne recherchent aucune pratique associative. La clef de ce comportement, c'est le veuvage. D'une manière générale, la dépendance est vraiment la caractéristique première des conditions de santé mais on voit très bien que si une personne âgée perd son conjoint, elle aura tendance, même si elle est en bonne santé, à se comporter en « petite vieille » : elle est fragilisée, elle va commencer à être malade, etc. »* (P. Le Queau)

Il n'est pas étonnant que l'on retrouve la question de la vie en couple dans la réflexion sur l'environnement des personnes âgées. Celles-ci sont en effet extrêmement sensibles à la situation des relations sociales au sein desquelles elles vivent et, à ce titre, la vie en couple est facteur clef de leurs modes de vie.

Les effets des services à domicile

L'état de la demande de services à domicile

L'exemple de l'approvisionnement alimentaire que l'on a mentionné précédemment permet de mettre en évidence les décalages qui existent entre l'offre et la demande de services directs aux particuliers.

J.M. Hourriez analyse pour sa part les déterminants de la demande de services à domicile en insistant sur le fait que, au delà d'effets de génération, ce sont surtout des facteurs économiques et sociaux qui sont déterminants dans le choix de faire appel à une aide à domicile. En fait, employer quelqu'un à son domicile présuppose que l'on ait soi-même une mentalité particulière d'employeur, ce qui est plus fréquent dans certaines catégories sociales aisées.

> *« Pour le problème des services de proximité, par exemple les gens qui avaient recours aux femmes de ménages, l'effet du vieillissement est significatif mais beaucoup moins important que les effets de revenus, de milieu social, de diplôme ou d'origine sociale. Effectivement, on a un peu l'impression qu'il y a une demande des personnes âgées pour les services de proximité mais en même temps cette demande est conditionnée par des facteurs à la fois économiques avec le coût du service et plus encore sociologiques. Peut être des effets des générations peuvent-ils jouer, peut-être même faut-il craindre que ces effets de générations soient négatifs. Il y a eu des anciennes générations dans les milieux bourgeois où il était traditionnel d'avoir une bonne et qui a conservé l'habitude d'avoir du personnel de service toute sa vie. Ensuite, des générations plus récentes n'ont pas pris l'habitude de recourir à une femme de ménage donc, en vieillissant, ils n'y recourent pas tellement non plus. Par contre, il est vrai que peuvent se développer des politiques qui baissent le coût de ces services et les rendent plus accessibles, ce qui favoriserait donc une possible demande des personnes âgées. »* (J.-M. Hourriez)

Plus généralement, l'évolution de la demande de services de proximité dépendra aussi des attitudes face aux travaux domestiques, sachant que des habitudes de recours à ce type de services peuvent se prendre assez jeune, avant l'apparition de certains handicaps qui les rendront parfois obligatoires :

> *« Recourir aux services de proximité suppose qu'on a une mentalité d'employeur et que l'on ne prend pas plaisir à faire des tâches valorisantes telles que la cuisine, la décoration de sa maison, jardiner, tondre sa pelouse... Il faut tenir compte de la satisfaction propre des travaux domestiques. »* (J.-M. Hourriez)

P. Le Queau pense qu'une meilleure prise en compte des services à domicile devrait mener à reconsidérer les scénarios prospectifs, en particulier sous deux angles : mieux cadrer la régulation non volontaire de la mobilité locale, mieux éclairer le retraité « optimisateur » d'un contexte « à domicile ». Il insiste sur le fait que dans un grand nombre de cas, les personnes âgées n'ont besoin que d'une aide ménagère, ce qui limite fortement le champ de leur demande de services à domicile.

En tout état de cause, la notion de gain de temps qu'il y aurait, pour des jeunes retraités, à recourir à des services à domicile est tempérée par le mode de vie même de ces personnes :

> *« Les évolutions des comportements face aux transports et la mobilité qui ont conduit à la perception sensible d'un gain de temps n'ont pas la même signification pour des actifs et pour des personnes qui n'ont en principe pas de contrainte dans leur vie. Toutefois, un certain nombre de faits, qui sont aussi valables pour les mères de familles, impliquent moins de mobilité au fur et à mesure que les gens avancent en âge même s'ils ont envie de sortir. »* (R. Poujol)

Cependant, il n'est pas certain que cette remarque soit compatible avec les résultats que l'on connaît sur les comportements des personnes âgées et le discours général sur les continuités qui existent entre les actifs et les jeunes retraités. Si ces deux populations sont si proches l'une de l'autre, il n'est pas inconcevable de considérer qu'elles pourraient garder dans l'avenir les mêmes attitudes face au temps.

L'adaptation aux technologies

Les innovations qui peuvent s'adapter très nettement à la population des personnes âgées ne sont pas pour autant une panacée à l'ensemble des problèmes posés à la société vis-à-vis de la mobilité locale :

> *« Il faut une réflexion générale qui aille au delà de l'idée d'une « nouvelle manière de se déplacer au quotidien », en particulier grâce aux nouvelles techniques, et de l'impact que cela pourrait avoir sur les personnes âgées. Il faut la compléter par une idée supplémentaire qui serait l'introduction d'une plus grande sécurisation de l'espace collectif pouvant les inciter à se déplacer davantage, que l'on a trop souvent tendance à sous-estimer. »* (R. Poujol)

C'est peut-être davantage sur les orientations et l'utilité sociale des innovations technologiques qu'il faudra travailler plutôt que sur leur nature elle-même :

> *« Au delà du constat d'une moindre mobilité des personnes âgées, il faut en analyser les causes : peut-être qu'une meilleure adaptation de l'ensemble des transports collectifs et privés entraînerait plus de déplacements qu'à l'heure actuelle. »* (R. Poujol)

De nombreux experts critiquent l'idée reçue selon laquelle les personnes âgées seraient imperméables aux technologies nouvelles, alors même que l'expérience prouve bien souvent qu'elles s'y intéressent directement (M.-J. Loubière cite le succès des « Jeudis de la RATP », qui sont des animations, à la Cité des Sciences, où des retraités peuvent venir s'initier au réseau Internet), soit indirectement par le biais de transferts de compétences entre générations, les retraités étant initiés par leurs petits-enfants aux techniques courantes pour ces générations, mais aussi à certains modes de vie comme par exemple la pratique de la restauration rapide.

R. Poujol cite l'exemple très significatif de l'évolution des relations du magazine « Notre Temps » avec ses lecteurs : jusqu'aux années 1980, l'essentiel des communications se fait par courrier, les personnes qui appellent par téléphone le faisant visiblement sans grande assurance de soi. Au cours de la décennie des années quatre-vingt, les pratiques changent manifestement et le téléphone prend progressivement le dessus et les lecteurs qui appellent manifestent une plus grande aisance dans

l'utilisation de cet outil. Aujourd'hui, l'essentiel des communications entre les lecteurs et le magazine se passe par le biais du téléphone.

C. Starzec note toutefois les limites que peuvent connaître de tels développements technologiques :

> *« L'exemple du téléphone est intéressant à cet égard. Le passage du téléphone à cadran au téléphone à touche, qui est maintenant généralisé, n'a pas été évident : il y a des gens qui n'arrivent pas à appuyer pour des raisons d'habitudes. De nos jours, le « sans fil » qui est plus pratique pour des gens qui ont du mal à bouger est pourtant peu utilisé. »* (C. Starzec)

Les développements actuels de la téléphonie cellulaire devraient à leur tour avoir un impact positif par effet de génération sur l'intensité des télécommunications des seniors dans les deux prochaines décennies en particulier, d'autant plus que cette téléphonie se développe sensiblement auprès de populations aisées, de cadres, d'où un poids important des personnes de plus de 40 ans.

> *« La mobilité locale sera influencée à la fois par le nombre de sorties du domicile et par le nombre de communications par téléphone qui va encore augmenter : une grande partie de ceux qui ont des portables ont 50-55 ans et ils vont continuer à téléphoner intensément. »* (C. Courtet)

De manière peut-être plus utopique encore, des exemples existent de par le monde qui permettent de mettre en lumière des expériences où technologies et services s'allient pour offrir aux personnes âgées un environnement de vie quasi idéal. P. Le Queau parle ainsi de la ville américaine de Blacksburg.

Enfin, d'une manière générale, la question des modes de vie à partir de la retraite rejoint aussi celle des transformations à l'œuvre dans le monde du travail et de l'entreprise. Si de nouvelles façons de travailler apparaissent, si des mutations font passer à une sorte d'organisation post-salariale du travail, les comportements des retraités en seront forcément affectés.

> *« La question des habitudes prises par un environnement professionnel ou social a été souvent mentionnée. La transformation même du mode de travail peut et devra*

affecter la mobilité des personnes âgées. On parle souvent de télétravail mais quel va en être l'impact sur les personnes âgées quand ces personnes qui auront télétravaillé vont s'arrêter ? C'est la même question qu'on a eue avec la tertiairisation qui implique, en fait, un peu plus de mobilité que le travail industriel, à la fin du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} siècle, dans des régions très limitées avec un emploi localisé. On a des habitudes qui en découlent, prises au moment de l'âge actif. C'est finalement l'inertie dans les comportements qui est en cause. » (C. Roy)

Les personnes âgées comme génératrices de la mobilité des autres

Dans la continuité de ce qui précède sur les modes de travail, on arrive à l'idée d'un certain partage de la mobilité entre les populations capables de se déplacer et celles qui ne le sont pas. C'est l'aspiration générale de la société à plus de liberté qui peut l'expliquer.

« Il y a une demande d'une plus grande liberté car les contraintes liées à une évolution possible de l'environnement de travail sont moindres. On est assez souvent dans les analyses de la mobilité trop focalisées sur l'analyse de la mobilité de la personne et finalement c'est vrai que la perte d'autonomie est considérée comme une définition sociale du vieillissement ; et économiquement ce qui va être intéressant c'est de rapporter à chaque personne la mobilité qu'elle génère. » (C. Roy)

L'analyse des comportements de déplacements des personnes âgées amène certes à penser que leur mobilité, en particulier locale, se réduit au cours du temps du fait du vieillissement et des phénomènes de dépendance qui l'accompagnent. Toutefois, d'un point de vue macro-sociétal, ces personnes âgées dépendantes pourront continuer à provoquer une mobilité globale dans la société. Si ce ne sont plus elles-mêmes qui se déplacent, leur demande de services à domicile entraîne une croissance globale des déplacements locaux.

C'est ce que C. Roy nomme *« mobilité autour de l'immobile »*. A. Rozenkier parle aussi des personnes âgées en tant que *« cause de la mobilité des autres »*.

« Nous pouvons prendre en compte une mobilité, une activité économique, et une dépense de transport que l'on pourrait dire « socialisées ». Cette mobilité socialisée est réelle quelle que soit la personne âgée. Dans ce cadre, c'est moins la mobilité individuelle qui est importante que la vie socialisée avec des mouvements vers soi et non plus des mouvements de soi vers les autres. On peut imaginer un scénario d'augmentation forte de la mobilité suscitée par le vieillissement de la population et suscité par la population des personnes âgées sans pour autant que se soit elles à l'origine de ce mouvement et ce qui peut finalement nous mener à une double vision de la mobilité locale, la mobilité locale en tant que mobilité individuelle et surtout la production de mobilité que suscite la personne âgée par sa demande de services. » (C. Roy)

« En termes de mobilité, il y a les personnes âgées participant à leur propre mobilité locale et les personnes âgées dépendantes qui sont une cause de la mobilité des autres. Ces personnes, souvent très âgées, peuvent être confinées à leur domicile et vont alors devoir être visitées par des infirmières, des animateurs, des livreurs, de la famille, etc. Elles vont générer une mobilité qui n'est pas, bien sûr, leur propre mobilité puisque par définition elles sont, généralement, immobilisées dans un fauteuil. » (A. Rozenkier)

C'est donc finalement l'analyse macro-économique de la mobilité locale qui peut être envisagée, quel que soit le scénario retenu. Les personnes âgées pourront avoir des pratiques de mobilité réduites, volontairement ou non, sans que pour autant le vieillissement de la population soit un facteur négatif pour l'économie du secteur des transports.

SYNTHÈSE GÉNÉRALE

La recherche du Crédoc sur la mobilité locale des personnes âgées a permis d'établir un certain nombre de résultats statistiques et qualitatifs qui mènent à des scénarios prospectifs sur les comportements futurs des Français âgés. Les retraitements *ad hoc* des données d'enquêtes du Crédoc (Comportements alimentaires des Français, 1988 et 1995) et de l'Insee-Inrets (Transports, 1982 et 1994) ont permis de fonder ces résultats, en particulier sur la base d'inférences statistiques.

L'ensemble des résultats que nous mettons en évidence doit s'analyser à l'aune d'une donnée fondamentale, visible à la fois dans les enquêtes du Crédoc et celles de l'Insee-Inrets, à savoir la relative stabilité sur la période d'observation du nombre des déplacements locaux qu'effectuent les Français, y compris les Français âgés, ce que montre le tableau suivant.

Tableau 83. Mobilité locale en semaine des personnes âgées

(en %)

	55-64 ans		65-74 ans		75 ans et plus		ensemble de la population	
	1982	**1994**	**1982**	**1994**	**1982**	**1994**	**1982**	**1994**
pas de déplacement	25,3	25,8	34,0	35,3	52,5	51,4	20,6	18,4
1 ou 2 déplacements.....	38,0	33,4	33,7	37,3	30,7	35,1	28,8	32,3
3 ou 4 déplacements.....	27,3	25,3	21,4	18,4	14,2	10,5	27,7	27,9
5 à 8 déplacements.....	13,3	13,7	9,6	8,1	2,6	3,0	19,3	18,2
9 ou 10 déplacements.....	0,9	1,4	0,8	0,5	-	-	2,2	1,9
plus de 10 déplacements..	0,2	0,4	0,5	0,4	-	-	1,4	1,3
total.....	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*

Source : Insee-Inrets, Enquêtes transports, 1982 et 1994

Ce tableau illustre aussi avec force la décroissance de la mobilité locale quand l'âge augmente et la stabilité temporelle du vieillissement sur la mobilité.

Ce point fondamentale rend critique le choix de la définition des personnes âgées. Nous avons préféré ici choisir une définition large pour rendre compte de cette hétérogénéité des populations âgées selon leur autonomie et leur mobilité.

Quels que soient les résultats que nous établissons, ils doivent donc être analysés en termes de **changements structurels** dans les comportements de déplacements, que ce soit la structure des choix modaux ou celle des motifs de déplacements.

Le résultat principal de cette recherche relève d'un constat connu de la communauté des chercheurs qui s'intéressent aux transports et à la mobilité des Français : un **nombre croissant de déplacements se fait en automobile** individuelle. Ce développement de l'automobile touche non seulement l'ensemble de la population mais aussi et plus particulièrement les personnes âgées. Celles-ci, par effet de génération lié à la possession du permis de conduire d'une part, et à l'amélioration globale des conditions de santé d'autre part, utilisent de plus en plus tard et de plus en plus fréquemment un véhicule particulier pour leurs déplacements locaux, plus particulièrement pour l'approvisionnement alimentaire.

Le développement de l'utilisation de l'automobile est visible non seulement pour l'ensemble des Français mais plus encore au sein de la population âgée. C'est ce que nous avons nommé le **phénomène de rattrapage** dans les choix modaux des personnes âgées : par renouvellement des générations, les personnes âgées du milieu des années quatre-vingt-dix continuent d'utiliser une automobile qu'elles possèdent et qu'elles ont la capacité de conduire beaucoup plus fréquemment que leurs homologues des années quatre-vingt, phénomène qui avait été anticipé depuis plusieurs années par les socio-économistes des transports et notamment J.-L. Madre.

Pour l'essentiel, cette évolution des choix modaux en faveur de l'automobile en tant que conducteur mais aussi en tant que passager se produit au détriment de la pratique de la marche à pieds. Cette substitution est d'ailleurs quasi parfaite puisqu'on observe des effets symétriques, telle la présence d'effets de génération parallèles pour ces deux choix modaux.

C'est finalement l'effet de génération lié à la possession du **permis de conduire** qui explique le mieux les évolutions des comportements et attitudes des Français vis-à-vis des choix modaux. Un travail statistique de modélisation que nous avons effectué dans le cadre de cette recherche permet à ce titre de montrer l'ampleur du déterminisme qu'elle représente dans les choix des individus et des ménages. Le permis de conduire détermine certainement mieux l'état de la motorisation des ménages que ne le font les critères économiques classiques.

Notre recherche nous amène donc à privilégier globalement l'hypothèse d'une continuation des tendances que l'on a observées au cours des deux dernières décennies pour établir des scénarios prospectifs sur la mobilité locale des personnes âgées. En cela, il est raisonnable de considérer que les modes de déplacement des Français seront de moins en moins affectés par le **passage à la retraite**, sinon en structure de leurs motifs, tandis que la réelle rupture dans ces comportements qui est représentée par l'**apparition de handicaps** qui sont une gêne dans les déplacements aura tendance à se produire de plus en plus tard, du fait de l'amélioration des conditions de santé.

Le passage à la retraite semble cependant devoir retenir encore l'attention dans les prochaines décennies. En effet, pour des générations qui n'auront connu que la civilisation de l'automobile, et ces générations sont d'ores et déjà en train de prendre leur retraite, la rupture que représente dans les modes de vie l'abandon de toute activité professionnelle pourrait conduire à une **réévaluation des choix modaux à 60 ans**, le tout automobile pouvant être rejeté par un effet de lassitude. Ou, plus simplement, le passage à la retraite serait l'occasion d'une réorganisation des modes de vie, impulsée en particulier par des changements de localisation géographique.

L'un des grands enseignements de notre recherche réside dans le fait que les personnes âgées sont tout à fait capables de poursuivre dans leurs changements de comportements les grandes tendances générales que l'on observe dans l'ensemble de la population. C'est surtout visible à travers les résultats sur l'approvisionnement alimentaire : du point de vue des commerces fréquentés, **diversification croissante et stabilité du nombre des déplacements** ne sont pas incompatibles, pour toutes les populations, y compris les personnes âgées. Cette tendance s'explique par l'espacement croissant des approvisionnements pour chacun des types de commerce (hypermarché, supermarché, marché, hard discounter...). Elle traduit aussi une meilleur couverture de l'espace local, l'espace utilisé étant de moins en moins confiné à un nombre très limité de points de vente fréquentés et donc d'itinéraires parcourus.

De la même manière, les profils des motivations des personnes âgées pour choisir les commerces dans lesquels elles s'approvisionnent se rapprochent de plus en plus de celles des plus jeunes : **la proximité devient moins décisive tandis que la rationalité est privilégiée**, quelle que soit la forme que prend cette rationalité (prix des produits, horaires d'ouvertures, spécialisation des commerces en fonction des produits qu'ils peuvent offrir, etc.).

En tout état de cause, si nous continuons d'accréditer l'idée d'une rationalisation croissante des comportements, rien n'empêche cette rationalité de changer de sens avec l'âge. L'effet de génération qui prime aujourd'hui à l'explication des changements de comportements lors du passage à la retraite pourrait très bien laisser place à un effet d'âge dans les années qui viennent. Les différences de choix modaux, en particulier, sont certainement appelées à s'expliquer de moins en moins par les générations et de plus en plus par l'âge, du fait de la stabilisation à terme du nombre de personnes possédant le permis de conduire.

Les motivations des déplacements suivent massivement, contrairement aux choix modaux, un effet de l'âge. C'est en particulier vrai pour les déplacements dont le motif est un achat, première motivation de sortie du domicile pour les retraités en 1982 comme en 1994. Les évolutions de ces motifs de déplacements montrent que les personnes âgées sont de plus en plus motivées par des sorties du domicile dont le but serait les **loisirs** ou encore les **promenades**.

Cette évolution, si elle se poursuit, pourrait conduire les futures générations de personnes âgées à consacrer moins de temps aux achats, ce phénomène pouvant même être soutenu par le développement de **services de proximité** visant à faciliter en particulier leur approvisionnement alimentaire.

Ces changements amènent à considérer l'hypothèse selon laquelle la mobilité locale des personnes âgées aura tendance à diminuer en intensité et donc en nombre de déplacements alors même que les plus âgés sont aujourd'hui déjà parmi les moins mobiles. La prolongation des tendances observées au cours des deux dernières décennies montre certes la stabilité de cet indicateur, mais il subsiste un certain nombre d'interrogations sur les modes de vie futurs des personnes âgées. C'est le cas des oppositions entre les tendances **maintien à domicile et institutionnalisation**. Les incertitudes qui pèsent sur les choix politiques de demain en cette matière amèneront forcément un renouvellement des interrogations que l'on peut avoir sur la nature de la mobilité des retraités, en parallèle avec le développement des services de proximité.

Ce sont certainement ces incertitudes qui nous amènent aujourd'hui à formuler des scénarios prospectifs qui n'ont pas provoqué de rupture profonde lorsqu'ils ont été évalués par des experts de différents domaines. Construits à partir de l'élaboration de sous scénarios rendant compte des différentes tendances actuelles, qui peuvent éventuellement connaître des retournements significatifs, les **quatre scénarios prospectifs** sur la mobilité locale des personnes âgées que propose le Crédoc reposent sur un ensemble d'hypothèses qui ont été évaluées au cours de l'ultime phase de notre recherche.

Tableau 84. Les quatre scénarios prospectifs du Crédoc sur la mobilité locale des personnes âgées

Motorisation en périurbain	des retraités plutôt en bonne santé qui gardent l'usage de leur automobile en font une utilisation fréquente pour tous leurs déplacements, dans le prolongement des comportements actuels des familles périurbaines ou de banlieues peu denses
Senior citadin entrepreneur	des personnes fortement impliquées dans des activités extérieures, associatives, culturelles ou de loisir, donnent l'image d'un jeune retraité très actif, plutôt en centre ville, et qui sait faire appel volontairement à certains services de proximité pour s'affranchir de tâches domestiques qu'il juge peu gratifiantes (comme l'approvisionnement alimentaire)
Senior citadin domestique	des personnes âgées souvent moins favorisées du point de vue de leur santé pourront de la même manière que « l'entrepreneur » chercher à privilégier leur confort de vie à domicile ou en institution, en faisant appel à des services de proximité visant à limiter leur mobilité
Mobilité volontairement très locale	parfois suite à un déménagement, des personnes âgées souvent situées en milieu rural et en petites villes s'attachent à privilégier leur cadre de vie en reconsidérant le champ de leurs activités au moment de la retraite, ce qui les mène le plus souvent à une mobilité volontairement très locale (promenade à pied...)

Source : Prospective de la mobilité locale des personnes âgées, PIR Villes, Prédit, Crédoc, 1997

L'ensemble des experts consultés se sont accordés pour affirmer qu'aucun de ces quatre scénarios n'a pour vocation de supplanter les trois autres. Il n'y a pas eu non plus de hiérarchie proposée entre ces scénarios. En fait, chacun repose sur des hypothèses de poursuite de certaines tendances des attitudes des Français, mais aussi des choix politiques qui sont faits. Ils peuvent coexister parallèlement ou constituer des étapes dans les trajectoires individuelles des personnes âgées.

Les hypothèses qui gouvernent cette construction des futurs possibles de la mobilité locale des personnes âgées ont été discutées grâce aux entretiens qualitatifs réalisés avec des experts de différentes disciplines (gérontologie, transports, urbanisme, sociologie, économie, géographie, prospective...). C'est par cette **approche pluridisciplinaire** que nous pouvons conclure cette recherche prospective sur quelques points fondamentaux.

Il doit en particulier être souligné combien le déterminisme représenté par les effets sociaux de changements d'attitudes et de comportements liés aux générations doit être relativisé au regard de déterminismes psychologiques liés de l'âge certainement appelés à évoluer mais non à disparaître. Ainsi en est-il des **phénomènes d'appréhensions** qui freinent sensiblement la mobilité locale des personnes âgées. Une réflexion d'ensemble sur les effets des peurs et des moyens mis en œuvre pour rassurer sur les choix de déplacements a un impact fort sur les hypothèses que l'on peut produire. Les principales évolutions que l'on peut en attendre résident principalement dans la maîtrise que certains environnements peuvent apporter à ces phénomènes (par exemple, combattre l'appréhension des transports en commun par une sécurisation à laquelle les personnes âgées seraient sensibles), et dans les limites d'âges auxquels ces appréhensions ont un poids important dans l'explication des comportements. Les scénarios privilégient l'appel aux services et à la présence humaine dans l'univers des transports individuels ou collectifs sont particulièrement adaptés à ce contexte. La mobilité locale et la qualité de vie des personnes âgées en milieu urbain dépendra fortement de l'amélioration et de l'accessibilité des transports collectifs. Le poids relatif du scénario « senior citadin entrepreneur » dépendra sans doute de cette qualité de l'offre de transports.

On ne doit pas non plus sous-estimer l'importance des **schémas de rationnement** qui gouvernent encore les retraités d'aujourd'hui. Ceux-ci favorisent fortement encore l'émergence d'une rationalité économique et comportementale et pourraient laisser la place, par effet de génération, à une recherche plus forte de la qualité de vie que peut offrir la retraite. Des scénarios privilégiant la vie à proximité ou en centre ville ou dans des agglomération de taille variable mais porteuses d'attractivité seraient alors les plus réalisables.

Enfin, même si cette recherche a porté sur la mobilité locale des personnes âgées, il est fructueux de s'intéresser à la mobilité qu'elles engendrent, par leur demande de services à domicile ou en institution. A ce titre, nous avons pu parler de **socialisation de la mobilité locale**. Un scénario prospectif cohérent avec la réalité d'aujourd'hui peut en effet nous amener à privilégier l'hypothèse d'une stagnation, sinon d'une baisse de la mobilité des personnes âgées. Pour autant, leur demande

sociale de services serait plutôt croissante, ce qui signifie que l'impact macro-économique du vieillissement de la population française sur le secteur des transports, loin d'être négatif, serait au contraire positif par croissance de la mobilité locale des actifs au service des personnes âgées elles-mêmes.

Les scénarios globalement assez optimistes pour la qualité de la mobilité locale des personnes âgées ne doivent pas masquer la probable rémanence de situations difficiles liées à l'isolement, notamment en milieu rural très peu dense ou au cumul de la dépendance et de faibles revenus.

L'abaissement possible du niveau de vie de certains retraités qu'entraînerait la crise du financement des systèmes de retraite n'apparaît toutefois pas suffisamment lourd pour justifier un retour massif à ces schémas de rationnement.

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

[1.] ARMOOGUM J., MADRE J.-L., 1994 - *Motorisation et mobilité des Franciliens dans les années 2000*, Rapport pour l'Observatoire régional des déplacements d'Ile de France, Syndicat des transports parisiens

[2.] ASHER F., 1995 - *Metapolis, ou l'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob

[3.] ATTANASIO A., 1991 - *A cohort analysis of saving behavior by US households*, Stanford University

[4.] BABAYOU P., 1995 - *Allocation intra-ménage de la consommation alimentaire*, Crédoc, Cahier de recherche n°73

[5.] BABAYOU P., COLLERIE DE BORELY A., 1996 - *Modélisation des choix alimentaires des ménages*, Crédoc, Cahier de recherche n°94

[6.] BARTHE J.-F., CLÉMENT S., DRULHE M., 1990 - *Vieillesse ou vieillissement ? Les processus d'organisation des modes de vie chez les personnes âgées*, Revue internationale d'action communautaire, 23/63, Montréal

[7.] BEAUCIRE F., 1996 - *Écologie urbaine : les deux-roues plus l'électricité ?* Annales de la recherche urbaine, n°72

[8.] BEKOUCHE P., 1994 - *Les fonctions urbaines revisitées*, in « La Ville », Le Courrier du CNRS n°81

[9.] BELLANGER F., MARZLOFF B., 1997 - *Transit, Les Lieux et les temps de la mobilité*, Éditions de l'Aube

[10.] BERTHUIT F., DUFOUR A., HATCHUEL G., 1996 - *Les inégalités en France : évolution 1980-1994*, Crédoc, Cahier de Recherche n°83

[11.] BLANCHET D., MARIANI P., 1996 - *L'activité après 50 ans : évolutions et éléments de prospective*, Insee, Économie et Statistique n°300

[12.] BLANCHET D., MONFORT J.-A., 1996 - *L'âge et la durée de la retraite depuis 50 ans*, Insee-Première n°448

[13.] BODIER M., RENNES G., 1995 - *Un ménage sur quatre dispose d'une deuxième voiture*, Insee-Première, n°418

[14.] BODIER M., 1996 - *La voiture : une habitude qui se prend jeune*, Insee-Première, n°474

[15.] BONNAFOUS A., PLASSARD F., VULIN B., 1993 - *Circuler demain*, Éditions de l'Aube, DATAR

[16.] BOURDELAIS P., 1993 - *Le nouvel âge de la vieillesse*

[17.] BUSSIÈRE Y., ARMOOGUM J., MADRE J.-L., 1996 - *Vers la saturation ? Une approche démographique de l'équipement des ménages en automobile dans trois régions urbaines*, Ined, Population vol. 51, n°4-5

[18.] CHAMBAZ C., MAURIN E., HOURRIEZ J.-M., 1996 - *Développements récents de l'analyse économique, Vieillissement, pauvreté et protection sociale, Revenu et niveau de vie d'une génération à l'autre*, Revue économique, vol. 47, n°3

[19.] CANCEILL G., 1989 - *Ressources et niveau de vie des personnes âgées*, Économie et Statistique, n°222

[20.] CHOQUET O., 1983 - *L'automobile, un bien banalisé*, Économie et Statistique n°154

[21.] CLAISSE G., ROWE F., 1995 - *Télécommuniquer dans trente ans : incidences sur la mobilité ?* in « Se déplacer au quotidien dans trente ans. Éléments pour un débat », Ademe, DRAST, Inrets, La Documentation française

[22.] CLOAREC N., 1996 - *Formes de vente et conquête de marchés, 25 ans d'évolution de la distribution*, Insee-Première, n°437

[23.] COLVEZ A., GARDENTH., 1990 - *Les indicateurs d'incapacité fonctionelle en gérontologie*, CTNERHI, Flash informations, n°179 H.S.

[24.] CONSOLI S., 1994 - *Influence des événements de vie et du soutien social sur la santé*, in « La Ville », Le Courrier du CNRS n°81

[25.] Crédoc, Département Prospective de la consommation, 1989 - *Le comportement alimentaire des Français - Rapport au Programme Aliment 2000*

[26.] Crédoc, Département Prospective de la consommation, 1990 - *Le consommateur âgé et l'alimentation*, Collection des Rapports du Crédoc, n°92

[27.] CRIBIER F., DUFFAU M.-L., KYCH A., 1996 - *Ville et santé publique ; Le maintien à domicile ; Une population parisienne âgée*, Annales de la recherche urbaine, n°73

[28.] CROUTTE P., 1994 - *Le sentiment de solitude chez les personnes âgées de 60 ans et plus*, Collection des Rapports du Crédoc, n°147

[29.] DARMON D., HOURRIEZ J.-M., L'HARDY P., 1991 - *Consommation : l'effet du vieillissement*, Économie et Statistique n°243

[30.] DAVID M.-G., STARZEC C., 1996 - *Après 80 ans, les handicaps se cumulent : moindres ressources, dépendance, isolement*, Sési, Études statistiques, n°3

[31.] DAVID M.-G., STARZEC C., 1996 - *Aisance à 60 ans, dépendance et isolement à 80 ans*, Insee-Première n°447

[32.] DINH Q.C., 1993 - *Combien d'habitants en France dans trente ans ?* in « Données Sociales 1993 », Insee

[33.] DINH Q.C., 1994 - *Projections démographiques*, Insee, Économie et Statistique, n°274

[34.] DUFLOS C., DUFOUR A., KOWALSKI A.-D., 1994 - *Prestations familiales, modes de gardes et ralations parents - grands enfants*, Crédoc, Collection des Rapports, n°156

[35.] DUFOUR A., KOWALSKI A.-D., 1995 - *Les personnes âgées dépendantes. Les dépenses de santé*, Crédoc, Collection des Rapports, n°166

[36.] FAURE H., TONNELLIER F., 1991 - *Espace, classes sociales et santé*, Collection des rapports du Crédès, n°893

[37.] FLIPO A., HOURRIEZ J.-M., 1995 - *Recourire à une femme de ménage*, Insee Première n°411

[38.] FOUREL C., VOLATIER J.L., 1993 - *Associations, l'âge de raison*, Crédoc, Consommation et modes de vie, n°78

[39.] GALLEZ C., MADRE J.-L., 1993 - *L'équipement automobile des ménages et cycles de vie*, in « Sociétés contemporaines », n°14-15

[40.] GALLEZ C., 1994 - *Modèles de projection à long terme de la structure du parc et du marché de l'automobile dans les années 2000*, Thèse de doctorat en sciences économiques, Université Paris I

[41.] GALLEZ C., 1994 - *Identifying the Long Term Dynamics of Car Ownership : a Demographic Approach*, Transport Reviews, vol. 14, n°1

[42.] GALLEZ C., 1995 - *Une nouvelle perspective pour la projection à long terme des comportements d'équipement et de motorisation*, RTS, n°48

[43.] GEFFRIN Y., 1993 - *Mobilité et évolution urbaine*, in « Déplacements et liens sociaux », Cetur

[44.] GEFFRIN Y., 1995 - *Mobilité, diversité, inégalité*, in « Se déplacer au quotidien dans trente ans. Éléments pour un débat », Ademe, DRAST, Inrets

[45.] GEROTCHENKO, 1986 - *Plasma gun versus time series*, Mir

[46.] GLAUDE M., 1981 - *L'automobile et ses utilisations*, Insee, Données sociales

[47.] GODET M., 1985 - *Prospective et planification stratégique*

[48.] GODET M., MEUNIER F., 1996 - *Analyser les statégies d'acteurs, la méthode Mactor*, Lips, Cahiers n°3

[49.] GODET M., 1996 - *La tête dans la vision globale, les pieds dans la glaise locale*, Lips, Cahiers n°4

[50.] HATCHUEL G., 1995 - *La dépendance des personnes âgées*, SESI, Informations Rapides n°66

[51.] HATCHUEL G., LOISEL J.-P., 1996 - *L'échelle sociale se transforme*, Crédoc, « Consommation et modes de vie » n°112

[52.] HATCHUEL G., LOISEL J.-P., 1997 - *Les Français préfèrent l'automobile mais sont d'accord pour en limiter l'usage en ville*, Crédoc, « Consommation et modes de vie » n°119

[53.] HOURRIEZ J.-M., 1993 - *La consommation médicale à l'horizon 2010*, Économie et Statistique n°265

[54.] HOURRIEZ J.-M., LEGRIS B., 1995 - *Le niveau de vie relatif des personnes âgées*, Insee, Économie et Statistique, n°283-284

[55.] Inrets, 1989 - *Un milliard de déplacements par semaine, la mobilité des Français*, La Documentation française

[56.] Insee, 1983 - *Disparités de consommation médicale, Enquête Santé 1981*, Collection de l'Insee, série M, n°118

[57.] Insee, 1988 - *Villes et campagnes*, Contours et caractères

[58.] Insee, 1990 - *Les personnes âgées*, Contours et caractères

[59.] Insee, 1994 - *Enquête sur la santé et les soins médicaux 1991-1992*, Insee-Résultats, Consommation et Modes de vie, n°64

[60.] LAHLOU S., 1989 - *Les Français et l'alimentation, Sept stratégies de consommation*, Crédoc, Consommation et Modes de Vie, n°40

[61.] LAMURE C., 1995 - *Des apports techniques nouveaux pour les transports quotidiens ? Déterminants et thèmes*, in « Se déplacer au quotidien dans trente ans. Éléments pour un débat », Ademe, DRAST, Inrets, La Documentation française

[62.] MADRE J.-L., MAFFRE J., 1995 - *Toujours plus loin... mais en voiture*, Insee-Première n°417

[63.] MADRE J.-L., MAFFRE J., 1997 - *la mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994*, Insee-Résultats n°532

[64.] MOATI P., 1995 - *Deux articles sur le commerce*, Crédoc, Cahier de recherche n°74

[65.] MOLLENKOPF H., MARCELLINI F. (éd.), 1997 - *The Outdoor Mobility of Older People*, COST A5, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg

[66.] ORFEUIL J.-P., TROULAY P., 1989 - *Les déplacements dans le cadre habituel*, in *Un milliard de déplacements par semaine : la mobilité des Français*, Inrets, La Documentation Française

[67.] ORFEUIL J.-P., 1993 - *Prospective de la mobilité quotidienne*, in « Circuler demain », Éditions de l'Aube

[68.] ORFEUIL J.-P., 1995 - *Trois futurs pour la mobilité et pour la ville*, in « Se déplacer au quotidien dans trente ans. Éléments pour un débat », Ademe, DRAST, Inrets, La Documentation française

[69.] PARANT A., 1996 - *Longévité et retraite*, INED, Population et Société n°310

[70.] PHILLIPS D.-P., FELDMAN K.-A., 1973 - *A Dip in Deaths Before Ceremonial Occasions: Some New Relationships Between Social Integration and Mortality*, American Sociological Review, 38

[71.] Plan Urbain, Mire, 1992 - *Vieillir dans la ville*, L'Harmatan

[72.] POQUET G., 1992 - *La prise en compte du long terme dans la conception et l'évaluation des politiques publiques - II. La prospective face aux défis du futur*, Crédoc, Cahier de Recherche n°29

[73.] POUJOL R., 1996 - *Jouer la continuité d'une génération*, Seniorscopie n°30

[74.] RACAUD T., 1995 - *Les transports collectifs urbains : attitudes et comportements de consommation*, UTP-Crédoc

[75.] RENAUD S., 1996 - *Générations seniors, générations solidaires*, Épargne et Finance, n°4

[76.] ROCHEFORT R., 1991 - *Les défis du vieillissement, Vers une société plus frileuse ?* Crédoc, « Consommation et modes de vie » n°63

[77.] ROCHEFORT R., 1995 - *Après 60 ans, une personne sur trois est concernée par la solitude*, Crédoc, « Consommation et modes de vie » n°96

[78.] ROCHEFORT R., 1995 - *La société des consommateurs*, Éditions Odile Jacob

[79.] ROCHEFORT R., 1997 - *Le consommateur entrepreneur*, Éditions Odile Jacob

[80.] SIMON M., 1995 - *Projections de population des régions françaises, Horizon 1990-2050*, Insee Résultats, Démographie-Société, n°39-40-41

[81.] SPECTOR T., 1997 - *La prospective et la ville : un état des lieux*, Note n°7 du Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction des Affaires Scientifiques et Techniques

[82.] TONNELLIER F., 1992 - *Inégalités géographiques et santé, évolution depuis le 19ème siècle*, Collection des rapports du Crédès, n°922

[83.] VOLATIER J.-L., BABAYOU P., RENAULT C., 1996 - *Crise de l'immatériel et nouveaux comportements alimentaires des Français*, Crédoc - DGAL