

CHAPITRE V

LA MOBILITE ET LE GOUT DE LA SORTIE

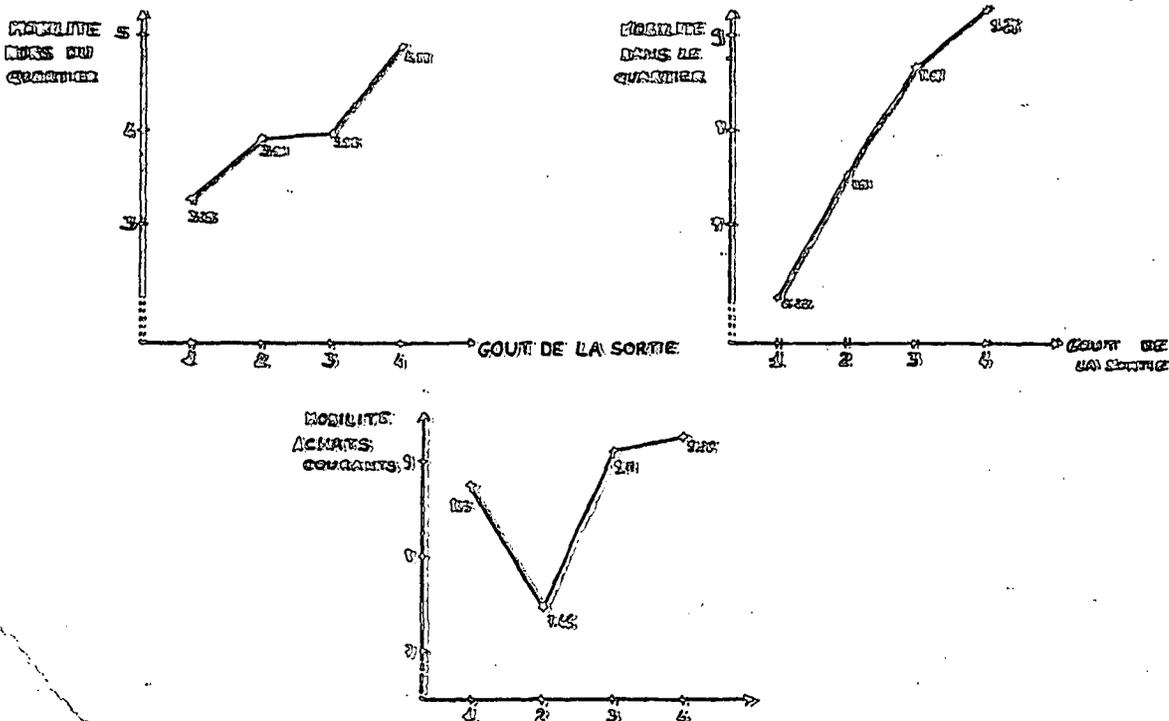
OPINIONS AYANT SERVI A CONSTRUIRE L'INDICATEUR DE GOUT DE LA SORTIE

- . Quand j'ai envie de sortir, il y a toujours quelque part où aller.
- . Il y a des endroits où j'aimerais bien aller, mais je n'ai pas envie de sortir.
- . Il y a des moments où j'ai envie d'être ailleurs qu'à la maison.
- . Quand je n'ai rien de précis à faire, j'aime bien sortir.
- . Quand je ne suis pas obligé (e) de sortir, j'aime bien rester chez moi.

Par les techniques d'échelle d'attitude nous avons construit quatre groupes de goût de la sortie croissant (1, 2, 3, 4), correspondant respectivement à 25 %, 21 %, 25 %, 29 % de l'échantillon.

Pour calculer le goût de la sortie moyen dans un sous-échantillon, nous avons attribué des poids de 1, 2, 3, 4 aux personnes appartenant aux groupes de goût de la sortie 1, 2, 3, 4.

GOUT DE LA SORTIE ET MOBILITE



Dans de nombreux entretiens approfondis, autant dans la phase exploratoire de cette recherche, que dans d'autres études, nous avons pu mettre en évidence que certaines variations de mobilité ne semblaient pas interprétables uniquement par des variables "objectives" (âge, sexe, revenu, C.S.P...) mais traduisaient le fait que certaines personnes "aiment sortir" alors que d'autres "n'aiment pas sortir".

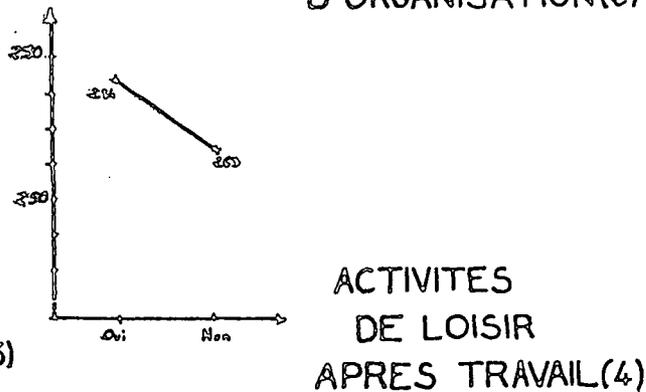
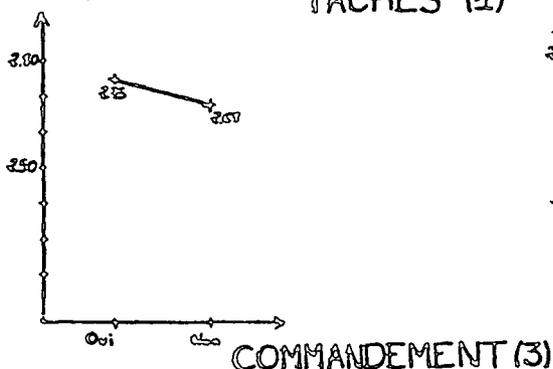
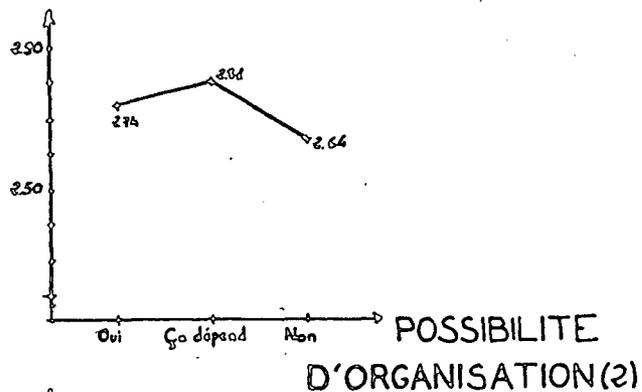
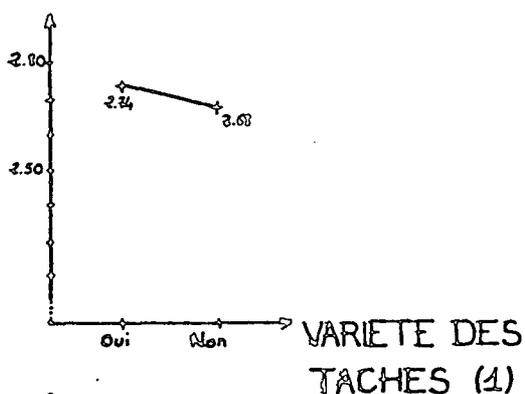
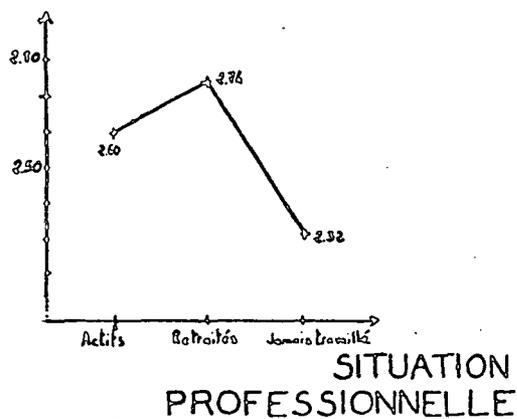
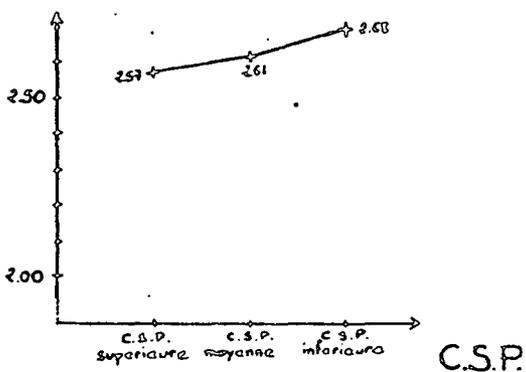
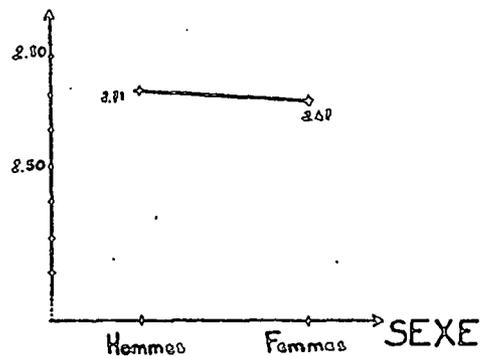
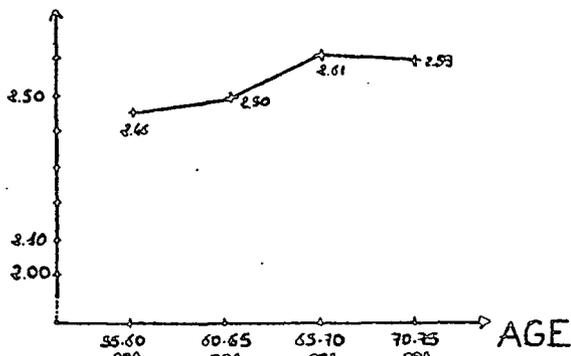
Dans notre recherche sur les femmes mariées, nous avons cherché à opérationnaliser ce goût de la sortie en utilisant une échelle d'attitude construite à partir de questions d'opinions (nous avons repris ces mêmes opinions dans cette recherche). Nous avons alors trouvé, d'une part, que la mobilité extérieure au quartier variait fortement avec ce goût de la sortie et d'autre part, que la forte mobilité des jeunes s'expliquait essentiellement par un goût de la sortie élevé dans cette population. L'introduction de cette attitude nous avait alors permis de distinguer entre la forte mobilité des jeunes, due à un goût de la sortie très développé, et la forte mobilité des personnes de niveau d'instruction élevé, due non à un goût de la sortie élevé, mais à un haut niveau d'activité hors travail, expression du mode de vie propre leur groupe.

Chez les personnes âgées, nous retrouvons la même relation globale entre le goût de la sortie et la mobilité hors quartier mais en plus, cette relation apparaît aussi pour les sorties dans le quartier. Cela suggère, et d'autres constatations que nous avons faites vont dans le même sens, que, pour les personnes âgées, sortir dans le quartier est déjà une sortie, même si, comme nous le verrons plus loin, sortir du quartier est une sortie de nature différente.

Ce goût de la sortie semble indépendant de la plupart des autres variables explicatives que nous avons prises en considération jusqu'à présent. Tout au plus peut-on constater que les femmes ont en moyenne, un goût de la sortie faible, ainsi que les personnes qui n'ont jamais travaillé, mais ce sont probablement les mêmes.

Une relation un peu plus marquée apparaît avec le désengagement. Toutefois les effets de ces deux variables sur la mobilité sont à peu près indépendants, et s'additionnent: l'influence de chacune reste la même dans chacun des groupes homogènes selon l'autre. De plus, bien que légèrement liées, ces deux attitudes n'ont pas la même origine puisque les variables liées aux conditions de travail, et qui apparaissent comme explicatives du désengagement, sont sans relation avec le goût de la sortie.

VALEURS MOYENNES DU GOUT DE LA SORTIE



- (1): Dans votre travail, êtes-vous amené à répéter les mêmes tâches, ou sont-elles variées ?
 (2): Pouvez-vous organiser vous-même votre travail ?
 (3): Avez-vous des personnes sous vos ordres ?
 (4): Laquelle de ces phrases s'applique le mieux à vous ?

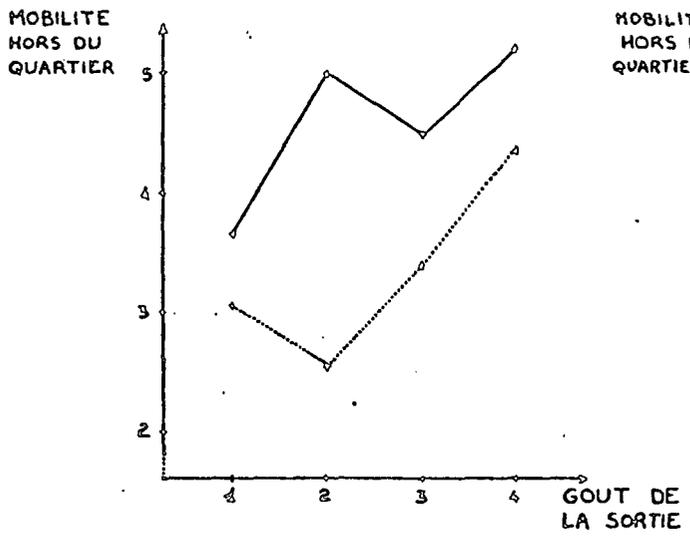
Le soir, je suis tellement fatigué(e) que je ne pense qu'à aller dormir.

Le soir, je peux encore bricoler ou faire d'autres choses qui m'intéressent.

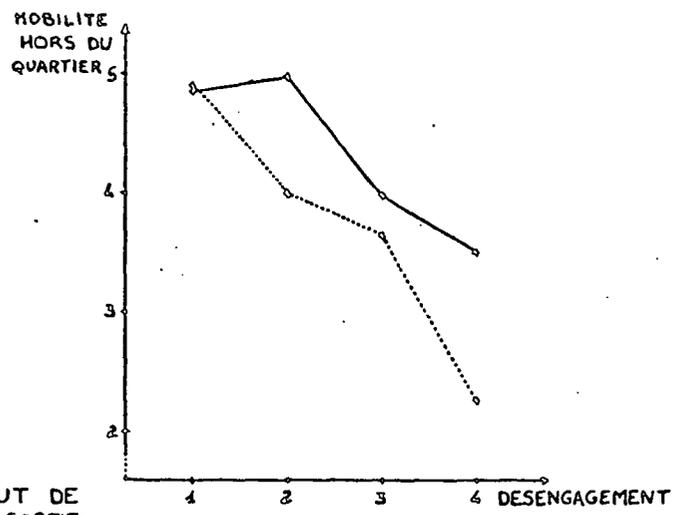
Nous nous trouvons donc devant deux attitudes qui, chacune, rend compte d'une partie des différences de mobilité. Mais alors que l'une, le désengagement est lié à d'autres variables et apparaît comme une conséquence de la vie passée, nous n'avons pas pu mettre en évidence de déterminants semblables pour le goût de la sortie.

Il se pourrait, a priori, que la corrélation observée avec la mobilité ne soit que l'expression d'une cohérence simplement verbale, les opinions proposées au jugement des sujets portent explicitement sur des sorties contrairement aux opinions utilisées pour construire l'échelle de désengagement. Toutefois, les résultats particulièrement clairs obtenus au cours de notre enquête précédente rendent cette hypothèse peu probable.

On peut être tenté de conclure de tout cela qu'il s'agit d'une attitude autonome, qui serait plus liée à des traits de personnalité ou à des accidents de l'histoire individuelle qu'à des facteurs sociologiques. C'est possible mais le vérifier demanderait une recherche en soi. Cette interrogation nous semble importante dans la mesure où la mobilité effective est très liée à cette attitude de mobilité.



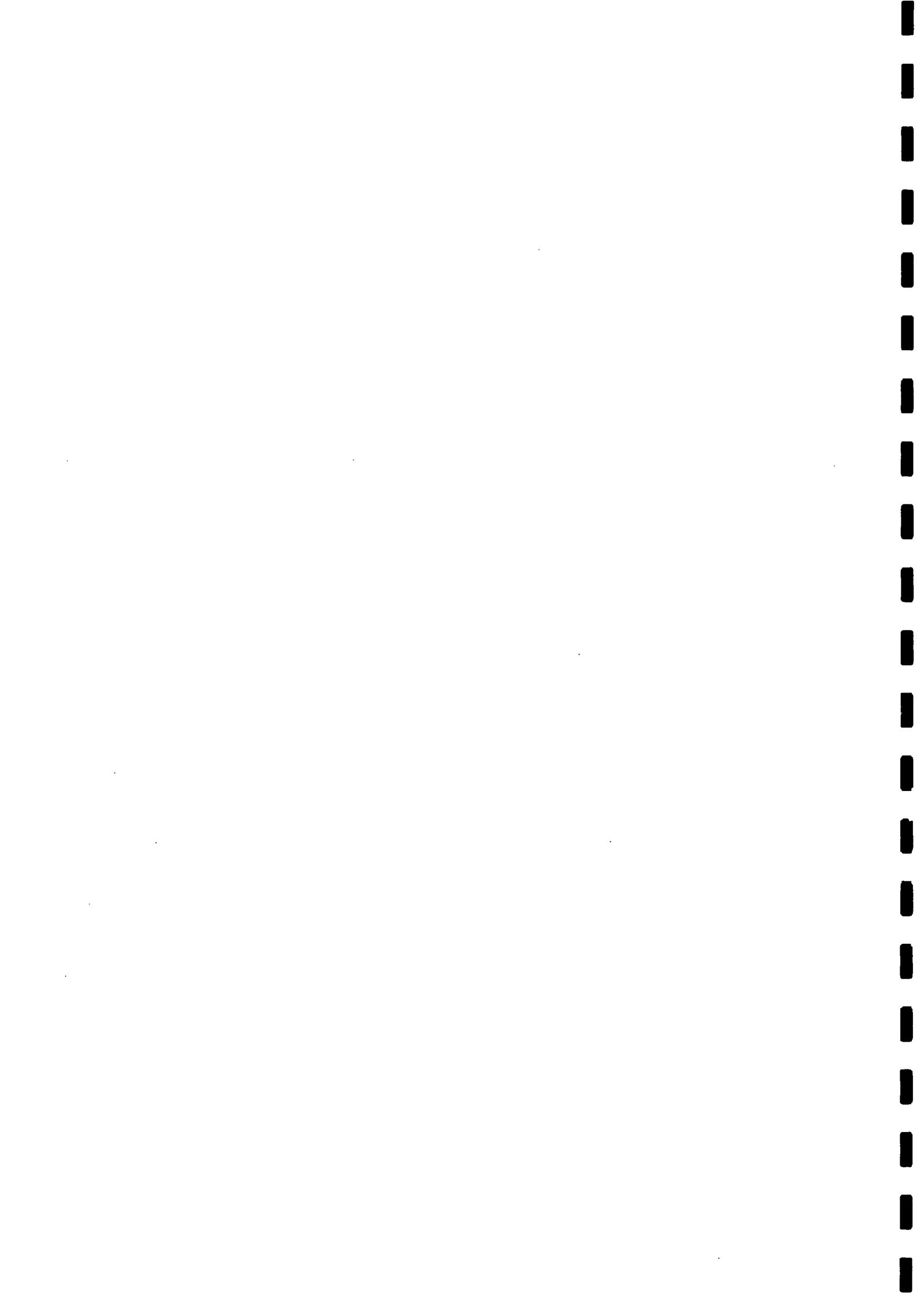
— Personnes peu desengagées
 Personnes très desengagées



— Personnes ayant un fort goût de la sortie
 Personnes ayant un faible goût de la sortie

CHAPITRE VI

SORTIR DANS LE QUARTIER ET
SORTIR DU QUARTIER



La définition que avons donné de la mobilité comme fréquence d'activités effectuées au cours de sorties ne tient pas compte de la distance dès le moment où on sort de chez soi. Or, on sait bien que la distance intervient, que le fait même de pratiquer une activité ou la fréquence avec laquelle on la pratique, peuvent en dépendre de façon très sensible. Il ne nous était toutefois pas possible, dans un questionnaire déjà lourd, de demander des précisions sur la localisation des activités afin de pouvoir estimer les distances parcourues; de plus, ces informations n'auraient pris leur pleine signification que si nous pouvions connaître également les autres lieux où la même activité et ses substituts éventuels auraient été possible. Cela nous aurait entraînés très loin de notre problématique, qui était de resituer plus globalement la mobilité dans l'ensemble du mode de vie. C'est pourquoi nous nous sommes limités à une seule distinction, celle qui a le plus de signification pour les personnes interrogées, la distinction entre les sorties dans le quartier et les sorties en dehors du quartier ailleurs dans Marseille.

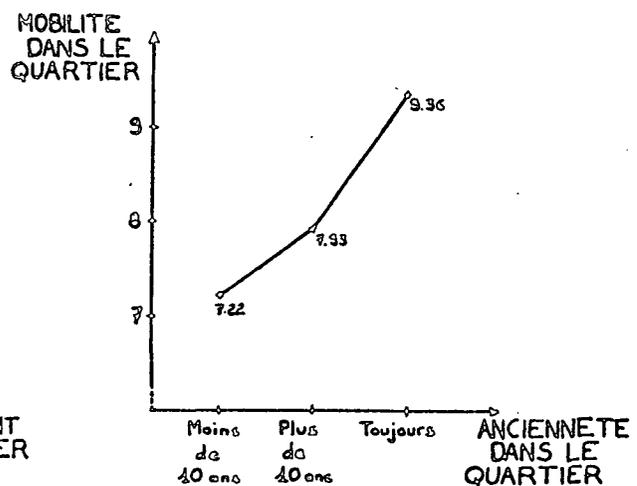
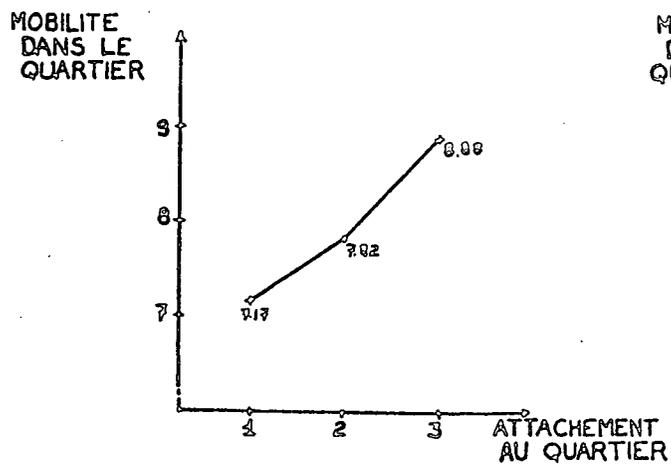
L'expression "sorties dans le quartier" peut sembler vague, ce qu'on appelle quartier pouvant être délimité, et variable d'une personne à l'autre. En fait, cette crainte n'est pas justifiée, à Marseille tout au moins, où "les quartiers" sont des entités reconnues et relativement bien délimitées. De plus, ce qui nous importe ici, ce n'est pas une définition objective du quartier, sur laquelle se ferait l'accord de tous les habitants, mais ce que chacun considère comme son quartier, c'est-à-dire une zone familière de voisinage immédiat, celle où on se déplace généralement à pied et dont, de ce fait, on a une connaissance particulière. Pour beaucoup, aller dans le quartier, ce n'est pas "sortir" : on est à destination presque immédiatement, sans perdre de temps; souvent on estime qu'on n'a pas besoin de s'habiller de la même façon que pour "aller en ville", on peut y aller à pied, mode toujours disponible. Enfin, le sentiment de familiarité d'être chez soi, d'être connu, peut contribuer à déterminer le vécu de la sortie dans le quartier, la rendant très différente d'une sortie ailleurs.

Dans notre enquête précédente sur les déplacements des femmes mariées, nous avons pu montrer que ce que nous avons appelé la mobilité extérieure au quartier était en corrélation avec de nombreuses variables et qu'on pouvait en proposer un schéma explicatif, alors que les sorties dans les quartiers, plus difficiles à "expliquer" obéissaient à des lois différentes. Sortir dans le quartier et sortir du quartier est donc bien une distinction importante que nous allons chercher à approfondir.

LA RELATION AU QUARTIER ET LA MOBILITE DANS LE QUARTIER

QUESTIONS AYANT SERVI A CONSTRUIRE L'INDICATEUR D'ATTACHEMENT AU QUARTIER

- . J'aime mon quartier, parce que j'y connais tout le monde et tout le monde m'y connaît.
- . Quand on reste dans son quartier, on ne se change pas les idées.
- . Je suis attaché(e) à mon quartier.
- . Dans le quartier, ici, on peut trouver tout ce qui se trouve dans le centre.



Nous avons déjà vu que les retraités avaient une mobilité dans le quartier très développée et que certaines activités telles que les promenades, leur étaient très spécifiques; cette forte mobilité des retraités dans le quartier rendait compte du maintien de cette mobilité pour les personnes les plus âgées, alors que la mobilité hors quartier décroît, elle, avec l'âge. Nous avons aussi vu que le désengagement et le goût de la sortie rendaient compte d'une forte diminution de la mobilité en dehors du quartier, et même dans le quartier pour le goût de la sortie.

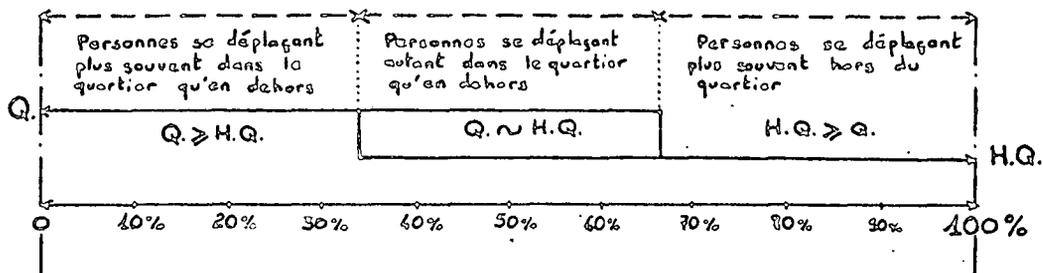
Nous rajouterons à ces résultats déjà rencontrés, l'influence de la "relation au quartier" sur la mobilité dans le quartier. Cette relation au quartier peut d'abord être appréhendée par l'ancienneté dans le quartier : les personnes qui sont depuis plus de dix ans dans leur quartier y sortent plus que celles qui y sont arrivées plus récemment. Ceci nous suggère que, surtout pour les personnes âgées, cette relation au quartier ne s'établit pas rapidement mais correspond à une ancienneté déjà assez importante. On retrouve là, un résultat avancé par de nombreux sociologues s'intéressant aux personnes âgées, à savoir l'importance qu'il y a à laisser les personnes âgées dans le quartier dans lequel elles ont vécu si l'on souhaite qu'elles puissent conserver un certain niveau d'activité en général, des relations sociales en particulier. La relation au quartier, nous l'avons aussi mesurée par un indicateur d'attachement au quartier (construit à partir de questions d'opinion sur le quartier): les personnes attachées à leur quartier y ont une mobilité beaucoup plus développée.

L'ensemble de ces résultats sur "l'usage" du quartier et du reste de la ville laisse toutefois une question importante en suspens. Est-ce les mêmes personnes qui sortent dans le quartier et hors du quartier ? ou y-en-a-t-il qui sortent surtout dans leur quartier et d'autres surtout en dehors de ce quartier? C'est pour répondre à ces interrogations que nous avons constitué trois groupes :

- ceux qui ont une mobilité dans le quartier plus importante que leur mobilité dans le reste de Marseille,
- inversement ceux qui ont une mobilité plus importante en dehors du quartier que dans le quartier,
- ceux qui ont une mobilité du même ordre de grandeur, dans et hors leur quartier (1)

(1) Il s'agit de la mobilité hors achats courants, telle quelle est définie page 22

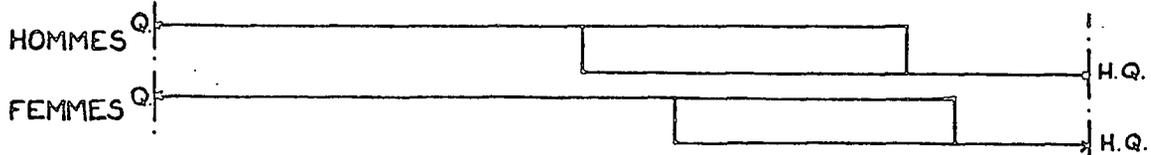
ARBITRAGE ENTRE LA MOBILITE DANS LE QUARTIER ET LA MOBILITE HORS DU QUARTIER



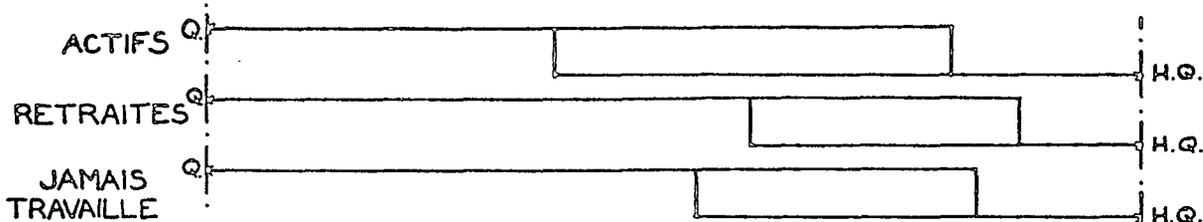
ENSEMBLE DE L'ECHANTILLON



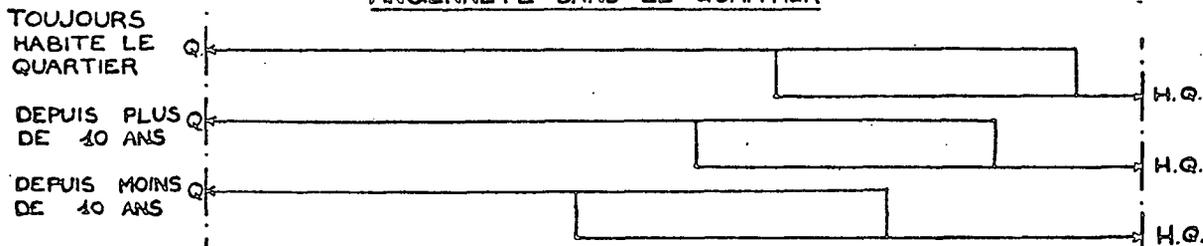
SEXE



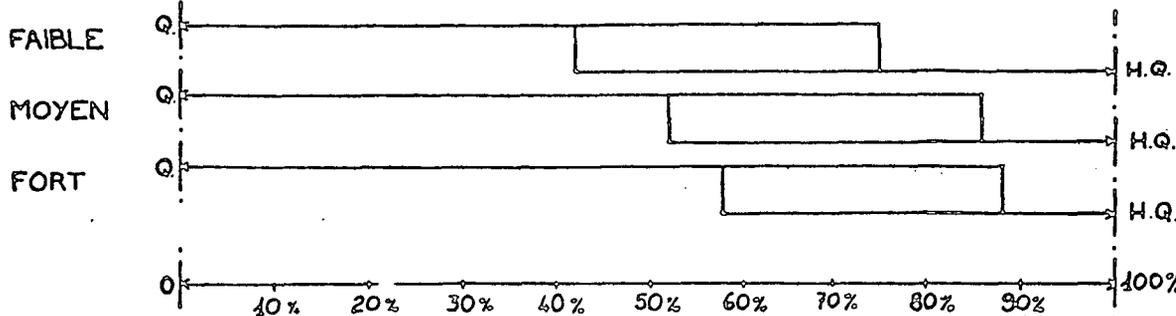
SITUATION PROFESSIONNELLE



ANCIENNETE DANS LE QUARTIER



ATTACHEMENT AU QUARTIER



Afin d'éviter un langage ambigu ou de trop longues périphrases pour parler de ces groupes, nous conviendrons d'appeler "pro-quartiers" ceux qui appartiennent au premier et "pro-Marseille" ceux qui appartiennent au second. Il est clair que l'analyse que nous pouvons mener à partir de ces groupes ne nous renseigne pas sur "l'intensité" de la mobilité dans le quartier et hors quartier, mais seulement sur "l'arbitrage" entre le quartier et le reste de la ville.

Ainsi, les hommes sont plus pro-Marseille que les femmes et les femmes plus pro-quartier que les hommes. Nous retrouvons que les retraités sont particulièrement nombreux à être pro-quartier; mais les actifs, plus pro-Marseille, se distinguent surtout par le grand nombre de ceux qui sortent autant dans le quartier qu'à Marseille. Bien que notre mesure de la mobilité exclut le "motif" travail, il se peut que les activités hors quartier des actifs, soient réalisées à l'occasion de déplacements liés au travail. Ces résultats suggèrent l'existence d'un "univers de choix" plus important chez les actifs. Mais nous reviendrons ci-après sur ce point.

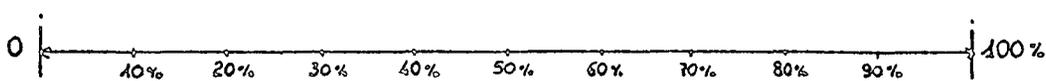
La relation au quartier est très importante dans l'explication de l'arbitrage entre le quartier et le reste de la ville. Que cette relation au quartier soit appréhendée par l'ancienneté dans le quartier ou par l'indicateur d'attachement au quartier elle est très explicative du choix entre le quartier et le reste de la ville pour y effectuer des activités. Les nouveaux arrivants et les personnes peu attachées au quartier sont plus nombreuses à être pro-Marseille, et inversement pour les autres.

Chez les personnes vivant seules, c'est le nombre de celles qui sortent autant dans le quartier qu'à Marseille qui est particulièrement faible : elles sortent dans le quartier ou à Marseille, mais peu autant dans les deux à la fois.

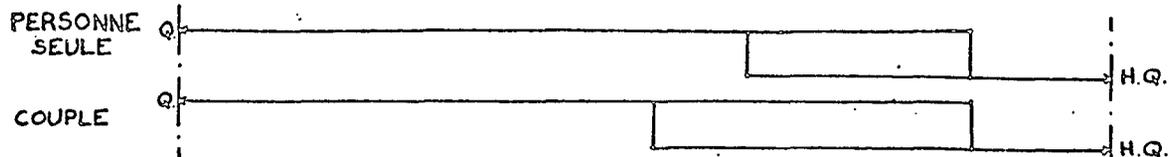
Si nous regardons maintenant l'influence de la motorisation (dont nous parlerons en détail au chapitre suivant) sur l'arbitrage entre le quartier et le reste de Marseille, on constate :

- ceux qui ont une voiture sont très nombreux à sortir autant dans le quartier qu'à Marseille et relativement peu nombreux à être pro-quartier

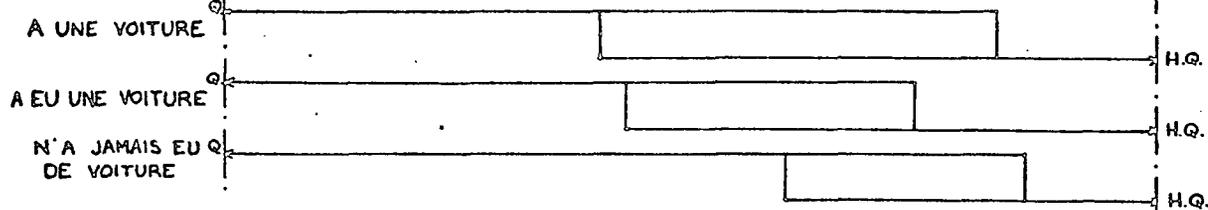
ARBITRAGE QUARTIER / HORS QUARTIER (SUITE)



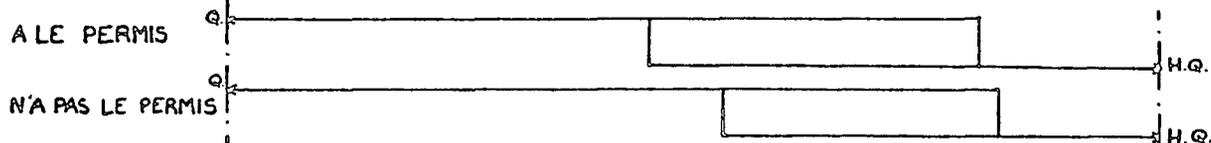
STRUCTURE DU MENAGE



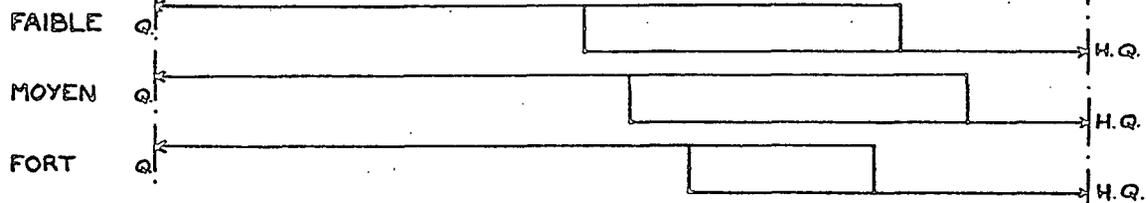
MOTORISATION



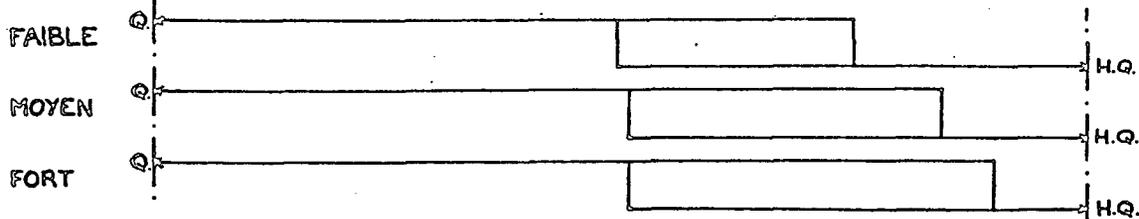
POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE



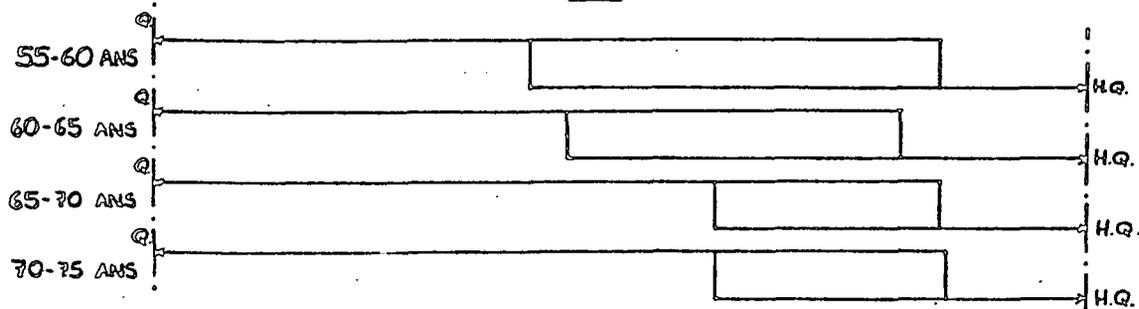
DESENGAGEMENT



GOUT DE LA SORTIE



AGE

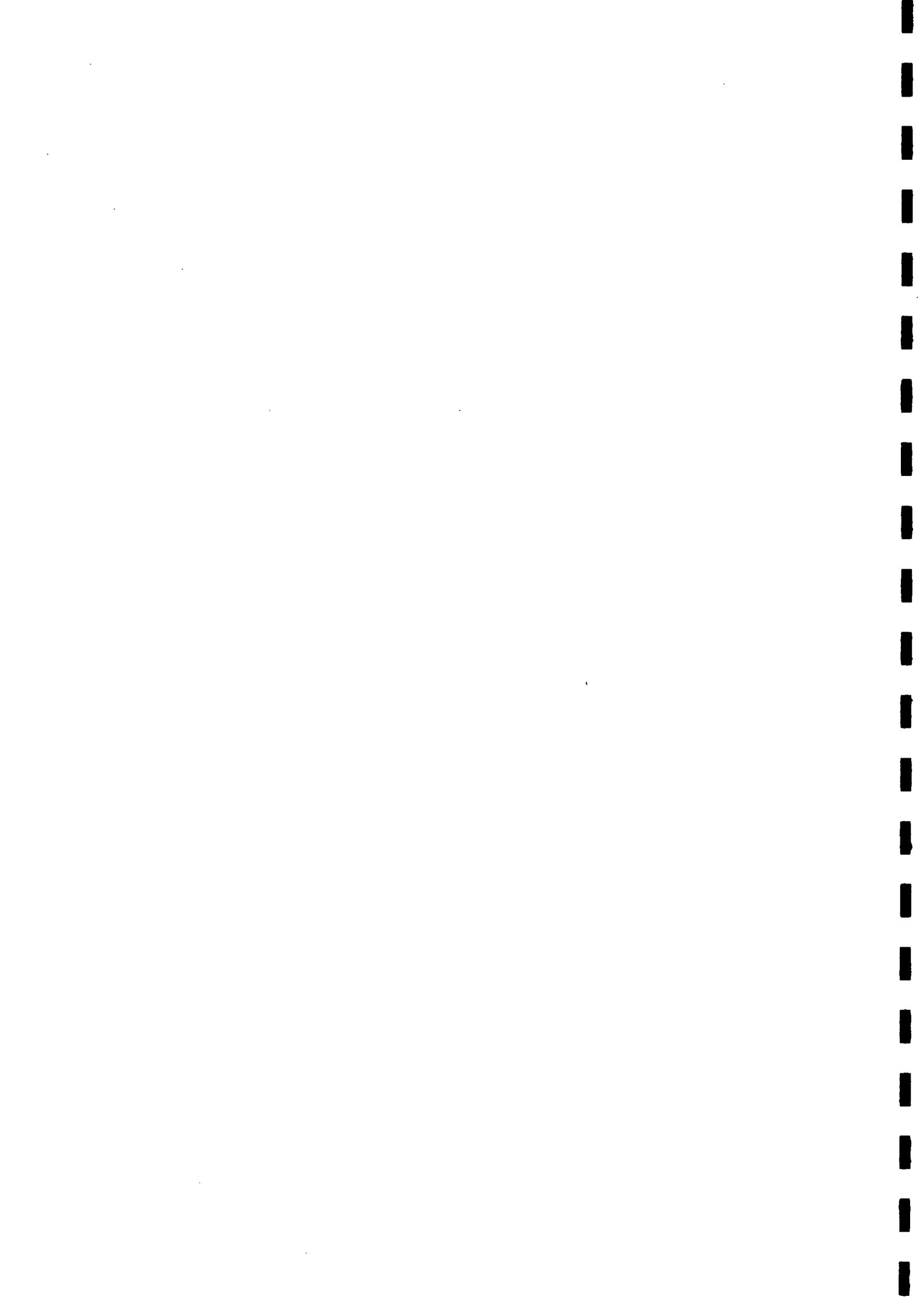


- chez ceux qui n'ont pas de voiture, il semble que ceux qui ont eu une voiture (bien que ce groupe soit peu nombreux) restent-comme ceux qui ont une voiture - peu nombreux à être pro-quartier, mais beaucoup moins nombreux que ceux qui ont encore une voiture, à sortir autant à Marseille que dans le quartier. Ceux qui n'ont jamais eu de voiture sortent beaucoup dans le quartier.

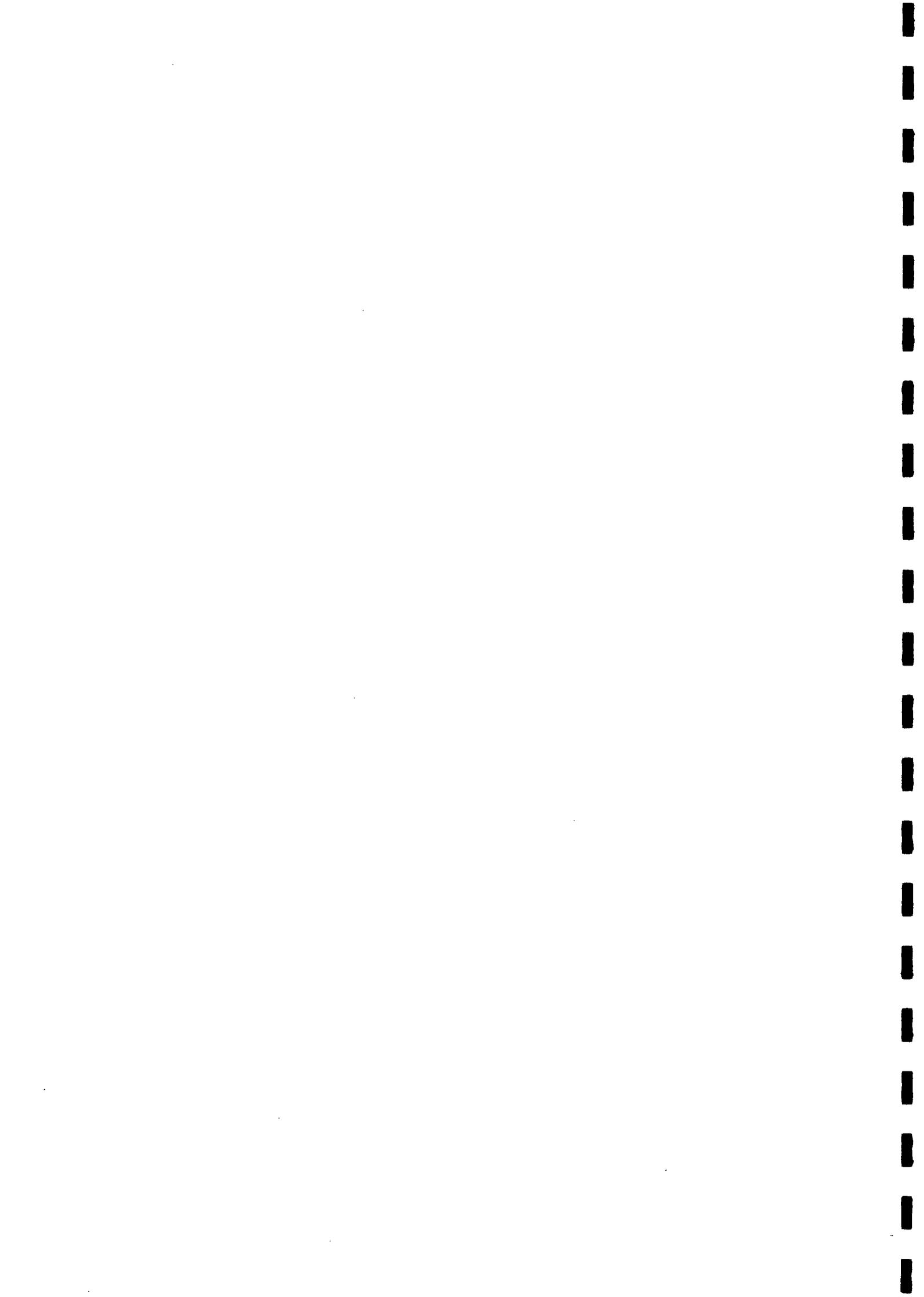
En ce qui concerne l'influence des attitudes dont nous avons parlé aux chapitres précédents, sur l'arbitrage entre le quartier et Marseille, on constate d'abord que chez les moins désengagés ou chez ceux qui ont un goût de la sortie fort on rencontre beaucoup de personnes sortant autant dans le quartier qu'à Marseille. Nous avons vu que les personnes ayant un goût de sortie fort avaient une mobilité dans le quartier et hors quartier plus élevée que les autres; nous voyons ici que l'on trouve ces deux phénomènes chez les mêmes personnes, elles sortent à la fois beaucoup dans le quartier et beaucoup dans Marseille. A l'inverse, les personnes de désengagement fort (qui sortent peu dans le quartier et dans Marseille), sortent dans le quartier ou dans Marseille et rarement dans les deux à la fois avec la même intensité.

Enfin, en ce qui concerne l'âge, nous retrouvons que le passage à 65 ans se traduit par un repli sur le quartier et surtout par un % faible de personnes sortant autant à Marseille que dans le quartier. Nous allons pour terminer revenir sur cet aspect du problème.

Il nous semble en effet, qu'il faille accorder une importance particulière à ceux qui vont à peu près autant dans leur quartier qu'ailleurs dans Marseille. Ce sont essentiellement des personnes qui travaillent, ou qui disposent d'une voiture. Ce sont aussi les moins désengagées, et celles qui expriment le goût de la sortie le plus marqué. D'une façon générale, les groupes dans lesquels on rencontre le plus de personnes qui sortent de chez elles, sont aussi ceux où il y en a le plus qui font à la fois les deux types de déplacements. Il semblerait donc, mais cela reste à approfondir, que le fait de fréquenter son quartier et en même temps d'en sortir, représente un type de comportement particulier, qu'on pourrait rapprocher de l'attitude "active" à laquelle nous avons déjà fait allusion (cf. chapitre II).

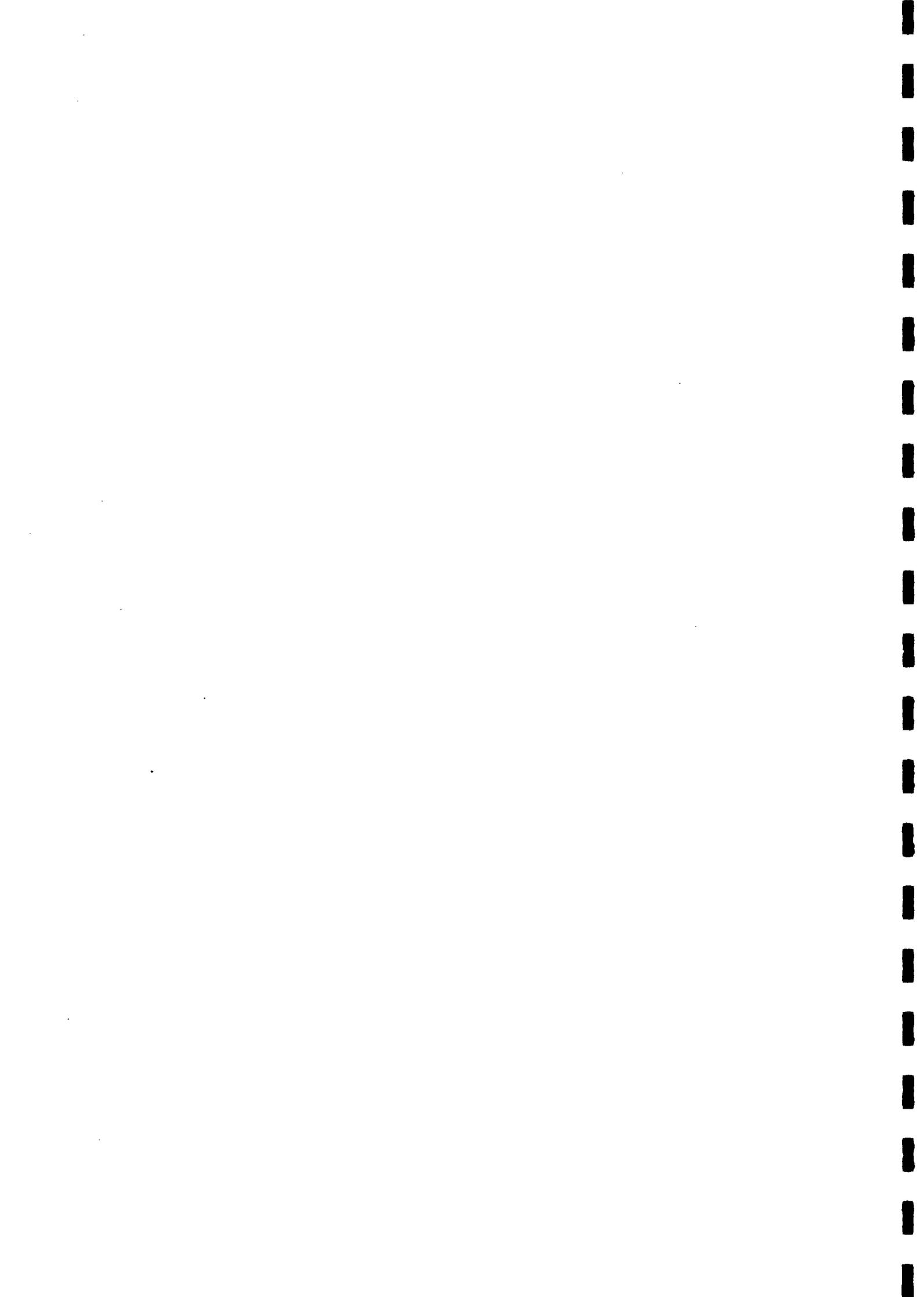


Ainsi, ce n'est pas seulement le fait de sortir peu de son quartier qui est significatif des personnes les plus âgées, mais aussi celui d'avoir une faible variété de destinations. On a souvent avancé l'hypothèse que le vieillissement s'accompagne d'un retrécissement de l'espace de vie. Nos résultats suggèrent que ce retrécissement ne se ferait pas, pour tous, sur l'espace proche, sur le voisinage immédiat; il peut se faire aussi en dehors du quartier. Des éléments peut-être contingents, comme la présence de parents dans d'autres quartiers, ou d'autres destinations habituelles auxquelles on reste fidèle, peuvent orienter ce retrécissement vers des zones plus éloignées.



CHAPITRE VII

ACCESSIBILITE - MOYEN DE DEPLACEMENT -
MOBILITE



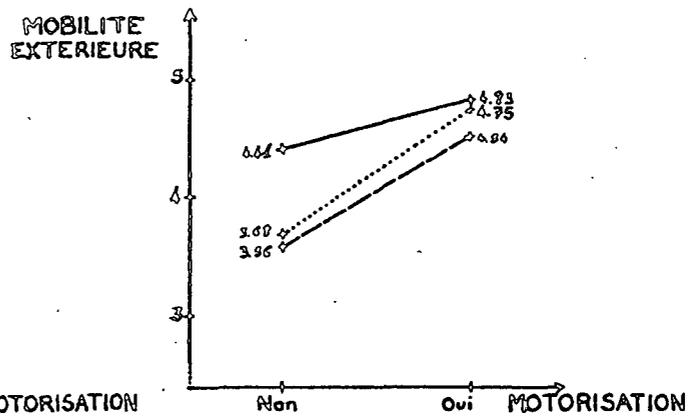
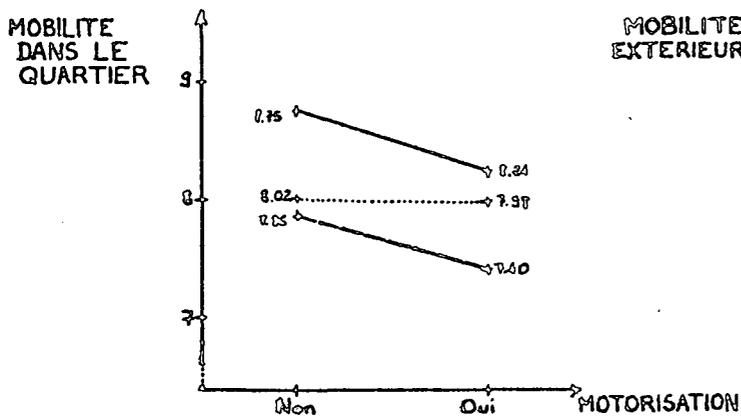
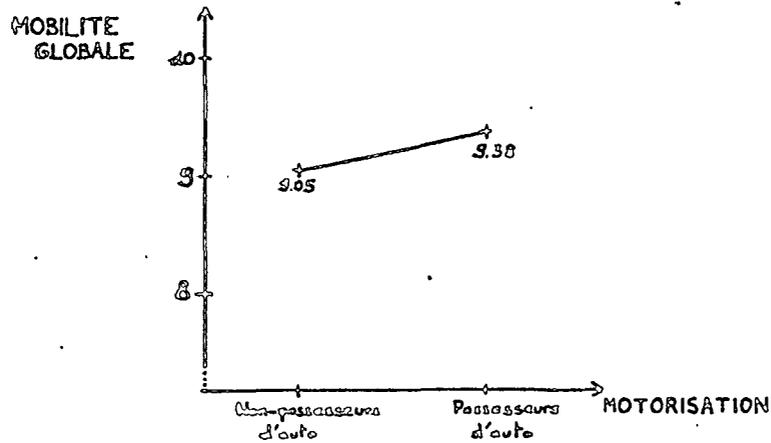
Dans la plupart des études sur la mobilité on établit des relations entre le mode utilisé et la mobilité, ou entre la motorisation des ménages et leur mobilité. Bien que ce point soit assez éloigné des objectifs de notre recherche, nous présentons dans ce chapitre, quelques résultats et quelques commentaires sur ce thème.

Le premier résultat nous semble d'ailleurs être que l'on ait pu arriver à ce stade de l'exposé sans aborder le problème, jugé souvent central, des modes de transport. Ceci tient d'ailleurs à ce que les indicateurs de mobilité que nous avons pris correspondent davantage à des indicateurs d'activité (quelles activités, quelles fréquences) que de mobilité proprement dite (ils n'incluent en rien la "manière" d'effectuer les déplacements). Et, si l'on peut regretter que la distinction entre "programme d'activités" et mobilité proprement dite n'ait pas été suffisamment stricte dans cette recherche (1), la richesse de ce que l'on peut dire sur la mobilité telle que nous l'avons appréhendée, sans même parler des modes de transport, nous paraît constituer un résultat important et prometteur pour l'étude des programmes d'activité.

Dans ce chapitre, nous commencerons par dire quelques mots de l'effet conjoint de la motorisation des ménages et de la possession du permis sur la mobilité ; nous examinerons ensuite les relations entre mode de transport et mobilité pour certains motifs. Nous étudierons ensuite l'influence de la sensibilité aux inconvénients du trajet sur la mobilité.

(1) L'intérêt d'établir clairement cette distinction nous est apparu à la conjonction des premiers résultats de cette recherche et des résultats de la phase exploratoire de la recherche engagée pour l'I.R.T. sur "la mobilité, accessibilité et motorisation".

MOBILITE, MOTORISATION ET POSSESSION DU PERMIS



LEGENDE :

- Passagers du permis de conduire
- - - Non-passeurs du permis de conduire
- Ensemble de l'échantillon

1 - MOTORISATION ET MOBILITE

- a) On sait depuis longtemps que les ménages motorisés se déplacent plus que les autres. Nous retrouvons cette relation, mais seulement pour la mobilité hors quartier. En revanche, nous observons la relation inverse en ce qui concerne la mobilité dans le quartier: ce sont les ménages non motorisés qui y sortent plus, ce qui fait que, globalement, en tenant compte de toutes les sorties, la motorisation a peu d'influence sur la mobilité globale. Enfin, on peut noter que les possesseurs du permis de conduire, qu'ils appartiennent ou non à un ménage motorisé, sortent plus que les autres, aussi bien dans le quartier qu'au dehors.

Il semble donc que la motorisation affecte plus la distance à laquelle on se déplace, c'est-à-dire la mobilité au sens strict, que le programme d'activités, ou au moins la somme des activités pratiquées. Nous n'avons pas pu poursuivre l'analyse, et vérifier si la structure des activités pratiquées dans le quartier par les ménages non motorisés et ailleurs dans Marseille par les ménages motorisés ont des points communs. Si oui, cela indiquerait que la voiture permet simplement de faire ailleurs ce qu'on pourrait faire près de chez soi. Mais ce résultat simple est peu probable, ne serait-ce que parce que ce qu'un quartier offre est en général plus restreint que ce que l'on peut trouver dans le reste de la ville. Au moins, si l'absence de voiture empêche d'aller dans Marseille, elle ne limite pas les sorties de chez-soi, et les activités correspondant à ces sorties; mais la nature de celles-ci peut être modifiée. (1)

- b) Dans les groupes où la possession du permis de conduire n'est pas entièrement "normale", la possession du permis caractérise autant une attitude générale de mobilité qu'une possibilité d'usage de la voiture. Nous avons déjà trouvé ce résultat dans l'étude sur les "femmes mariées" (1971) et nous retrouvons ici, que même chez les ménages non motorisés, la possession du permis de conduire s'accompagne d'une mobilité plus importante (ceci restant vrai pour la mobilité-quartier qui correspond pour l'essentiel à des déplacements à pied). En fait, considérant que la possession du permis se trouve plus liée au "désengagement" qu'au "goût de la sortie", nous dirions que la possession du permis est plus liée à une attitude d'activité qu'à une attitude de mobilité proprement dite.

(1) Pour parler de la relation entre motorisation et mobilité, tout dépend ce que l'on appelle mobilité; le vrai problème serait plutôt de savoir sur quels aspects de la mobilité, la motorisation peut avoir une influence.

MODE HABITUELLEMENT UTILISE POUR LES DEPLACEMENTS
HORS DU QUARTIER

VISITE AUX PARENTS

	%	AUTO + PERMIS	PERMIS SANS AUTO	AUTO SANS PERMIS	NI AUTO NI PERMIS
MARCHE A PIED		8	23	4	13
AUTO		80	14	65	28
TRANSPORTS COLLECTIFS		11	58	30	52
AUTRES		1	4	1	7
		100%	100%	100%	100%

ACHATS OCCASIONNELS

	%	AUTO + PERMIS	PERMIS SANS AUTO	AUTO SANS PERMIS	NI AUTO NI PERMIS
MARCHE A PIED		10	27	17	23
AUTO		50	5	13	6
TRANSPORTS COLLECTIFS		36	64	70	69
AUTRES		3	5	-	3
		100%	100%	100%	100%

UTILISATION DE LA VOITURE COMME PASSAGER

MOTIF \ AGE	55-60 ans	60-65 ans	65-70 ans	70-75 ans
VISITE AUX AMIS	11	14	7	10
VISITE AUX PARENTS	25	14	18	19
ACHATS COURANTS	19	21	10	3
ACHATS OCCASIONNELS	5	6	8	4

(Rapport du nombre de personnes utilisant habituellement la voiture comme passager au nombre de personnes effectuant le déplacement, pour le motif donné.)

Si la possession du permis se trouve liée à la mobilité c'est donc essentiellement parce que le critère "posséder le permis de conduire" permet de sélectionner des personnes "non désengagées" et accomplissant plus d'activités que les autres.

- c) Enfin, même si l'on ne considère que les sorties extérieures au quartier, l'influence de la motorisation certes, existe, mais ne nous fournit pas une corrélation plus importante que celles que nous avons déjà rencontrées ; et pourtant dans notre échantillon, la motorisation se trouve liée à l'âge, ce qui accentue son effet sur la mobilité. Que resterait-il de cette relation dans des groupes plus fins ?

2 - MODE HABITUEL ET FREQUENCE D'ACTIVITES

Nous avons défini jusqu'à présent la motorisation par la possession d'une voiture par le ménage, comme on le fait habituellement; mais il ne faut pas confondre trop rapidement possession et utilisation, ni surtout non possession et non utilisation. Dans le tableau ci-contre, à côté de résultats attendus (les possesseurs de voiture font plus de déplacements en voiture que les autres), on remarquera l'importance des déplacements en voiture pour des personnes n'ayant pas le permis.

Pour l'ensemble des déplacements, les personnes n'ayant pas le permis effectuent 36% de leurs déplacements hors quartier en voiture et, par ailleurs, les personnes appartenant à un ménage non motorisé effectuent 25% de leurs déplacements en voitures. Ces déplacements en voiture comme passager sont particulièrement importants pour les visites aux parents (les enfants viennent chercher en voiture leurs parents âgés).

Ceci met en évidence l'importance des phénomènes d'accompagnement (qu'il s'agisse ou non de la voiture du ménage) pour certains motifs. La compréhension de la relation entre motorisation et mobilité passe donc par la distinction, au niveau de l'utilisation de la voiture, entre voiture-massager et voiture-conducteur.

FREQUENCE DE DEPLACEMENT ET MODE HABITUEL
(DEPLACEMENTS HORS QUARTIER)

MOTIF	MODE HABITUEL				ENSEMBLE DE L'EFFECTIF
	MARCHE A PIED	VOITURE CONDUCTEUR	VOITURE PASSAGER	TRANSPORTS COLLECTIFS	
VISITE AUX AMIS	4.37	2.87	1.93	2.13	2.61
VISITE AUX PARENTS	4.39	4.02	2.66	2.91	3.30
ACHATS COURANTS	5.34	4.21	3.39	3.06	4.25
ACHATS OCCASIONNELS	1.83	0.82	N.S.	1.25	1.36

45 ≤ Effectif par case ≤ 125

En ce qui concerne l'importance du mode "voiture-passager" on pourrait répondre que cette importance dépend directement de la nature de notre échantillon (personne de 55 à 75 ans), mais nous devons noter à ce sujet que cette pratique ne croît pas avec l'âge dans notre échantillon; il ne s'agit donc pas d'un phénomène spécifique aux personnes âgées mais de portée plus générale.

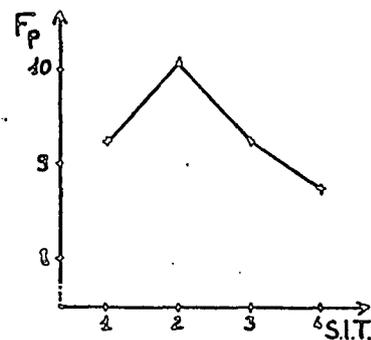
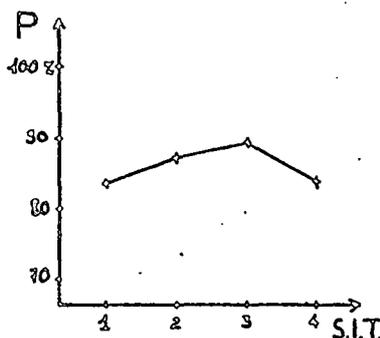
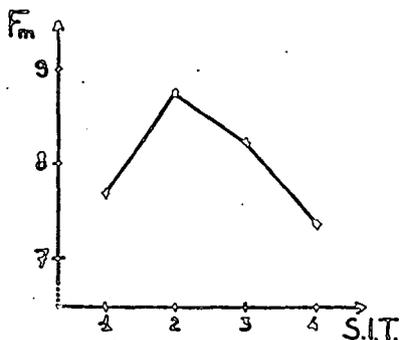
Si l'on s'intéresse maintenant à la relation existante entre la fréquence d'une activité en dehors du quartier et le mode de transport habituellement utilisé, on est d'abord frappé par le fait que, dans tous les cas, c'est la marche à pied qui s'accompagne de la fréquence la plus élevée, suivie de la voiture-conducteur; voiture-passager et bus correspondant à des fréquences encore plus faibles. Evidemment on peut supposer que les déplacements qui s'effectuent à pied, même s'ils sont en dehors du quartier, sont en moyenne, moins longs que ceux qui correspondent à un mode motorisé.

Pouvoir se rendre à pied quelque part assure un type particulier d'accessibilité caractérisé non seulement par la proximité, donc des déplacements courts, faciles et peu fatiguants, mais aussi par une disponibilité permanente et une maîtrise complète des conditions du déplacement, en particulier de l'horaire, ce qui permet une fréquence élevée. En revanche, s'il faut prendre le bus ou se faire accompagner en voiture, il devient nécessaire de prévoir son déplacement à l'avance ou de l'organiser en fonction des horaires, ce qui entraîne une fréquence plus faible. La voiture utilisée comme conducteur se situe entre ces deux extrêmes : la disponibilité est élevée, mais le déplacement est soumis aux contraintes découlant des conditions de circulation et de stationnement.

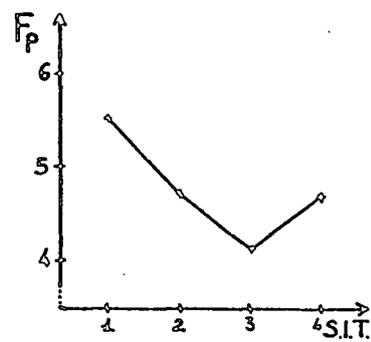
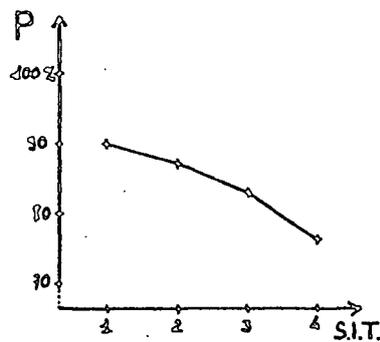
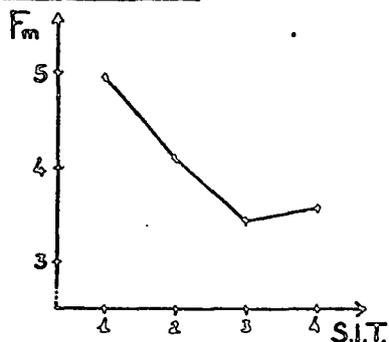
De toute façon, s'il est intéressant de noter cette relation entre le mode utilisé et la fréquence de l'activité, il nous semble difficile de l'interpréter au-delà de ce que nous venons d'en dire dans la mesure où rien ne nous prouve (au contraire) que les populations correspondant à ces différents modes habituels, soient par ailleurs comparables. Il s'agit plus d'expliquer des équilibres différents que de rechercher des systèmes de causalité.

RELATION ENTRE MOBILITE ET SENSIBILITE AUX INCONVENIENTS DU TRAJET (S.I.T.)

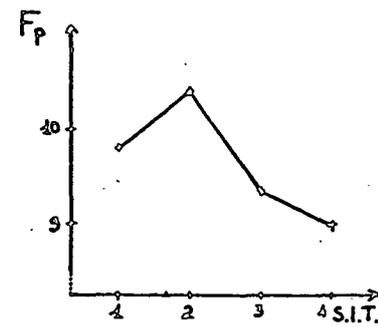
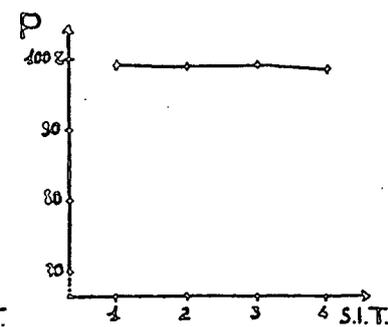
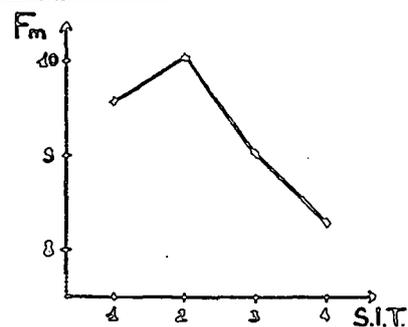
MOBILITE DANS LE QUARTIER



MOBILITE EXTERIEURE



MOBILITE GLOBALE



QUESTIONS AYANT SERVI A LA CONSTRUCTION DE L'INDICATEUR DE S.I.T.

- . Rien que de penser au trajet, il m'arrive de ne pas sortir.
- . Je sortirais plus souvent si les temps de trajet étaient plus courts.
- . Je préfère me passer de sortir plutôt que de me trouver dans des embouteillages.
- . Quand j'ai envie d'aller quelque part, ce n'est pas le trajet qui m'en empêche.

3 - LA SENSIBILITE AUX INCONVENIENTS DU TRAJET ET LA MOBILITE -

Nous avons déjà vu que certaines difficultés dans la pratique de la marche à pied, dans la vision, pouvaient contribuer à réduire la mobilité des personnes âgées. De même, la reconnaissance de certains inconvénients des transports en commun, s'accompagne d'une mobilité plus faible. De manière générale, on pourrait dire que plus une personne est sensible aux inconvénients du trajet, plus ces inconvénients sont susceptibles de réduire sa mobilité.

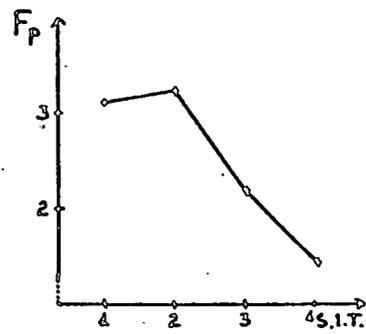
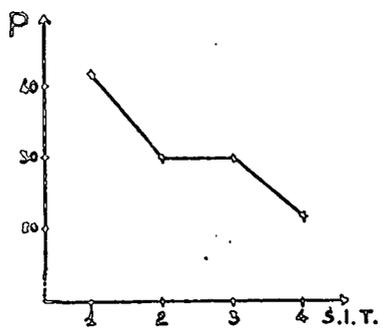
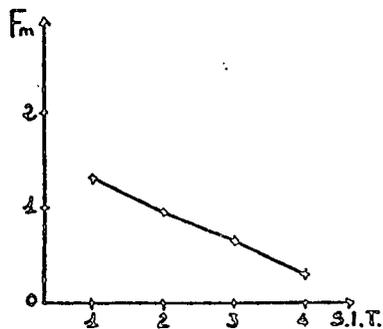
Nous avons essayé d'appréhender directement cette sensibilité aux inconvénients du trajet par les réponses à des questions d'opinion et avons construit un indice de "sensibilité aux inconvénients du trajet". L'utilisation de cet indice doit être menée avec prudence (nous n'avons aucune raison de parler en termes de causalité) et nous aurions pu aller plus loin dans l'analyse en étudiant par exemple l'influence de cette "sensibilité aux inconvénients du trajet" sur la mobilité correspondant aux divers modes. Nous nous bornerons à rapporter ici quelques résultats élémentaires, mais qui prêtent à réfléchir.

Des résultats de la page ci-contre, nous retiendrons :

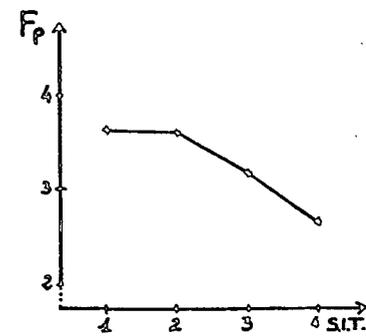
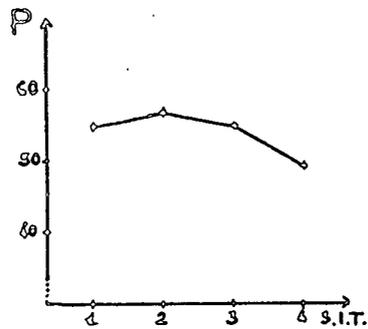
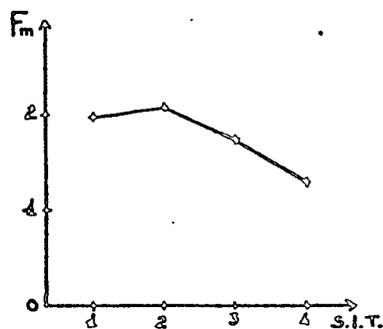
- . En ce qui concerne la mobilité globale, seule la mobilité hors quartier se trouve significativement liée à la "sensibilité aux inconvénients du trajet" (et plus par une diminution du pourcentage des personnes qui sortent de leur quartier que par celle de la fréquence de sortie des personnes qui sortent). On obtient un résultat de même nature si on étudie l'influence de la "sensibilité aux inconvénients du trajet" sur l'arbitrage entre les sorties dans le quartier et les sorties hors quartier; nous voyons que l'augmentation de la sensibilité aux inconvénients du trajet à un double effet : accroissement du pourcentage des personnes qui ne sortent pas, diminution du pourcentage des personnes qui sortent plus hors du quartier que dans le quartier.

RELATION ENTRE MOBILITE ET S.I.T. (SUITE)

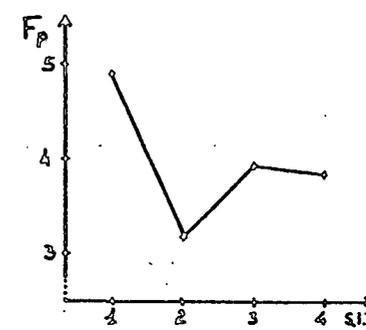
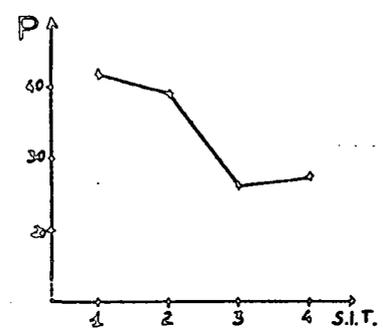
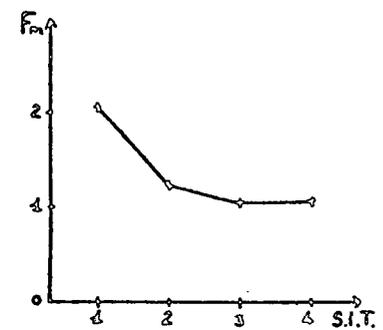
VISITE AUX AMIS



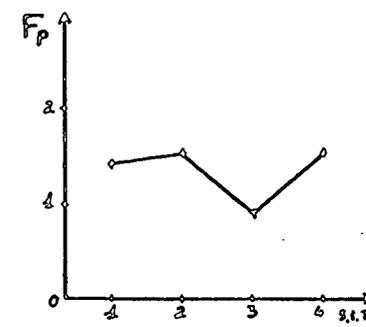
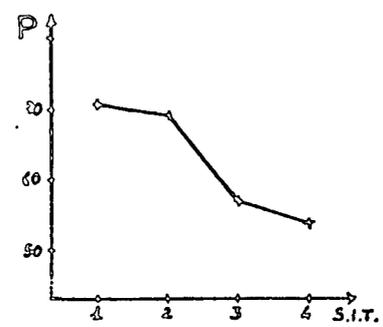
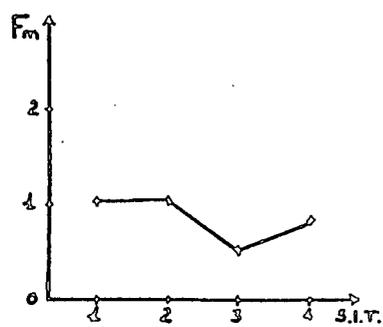
VISITE AUX PARENTS



ACHATS COURANTS



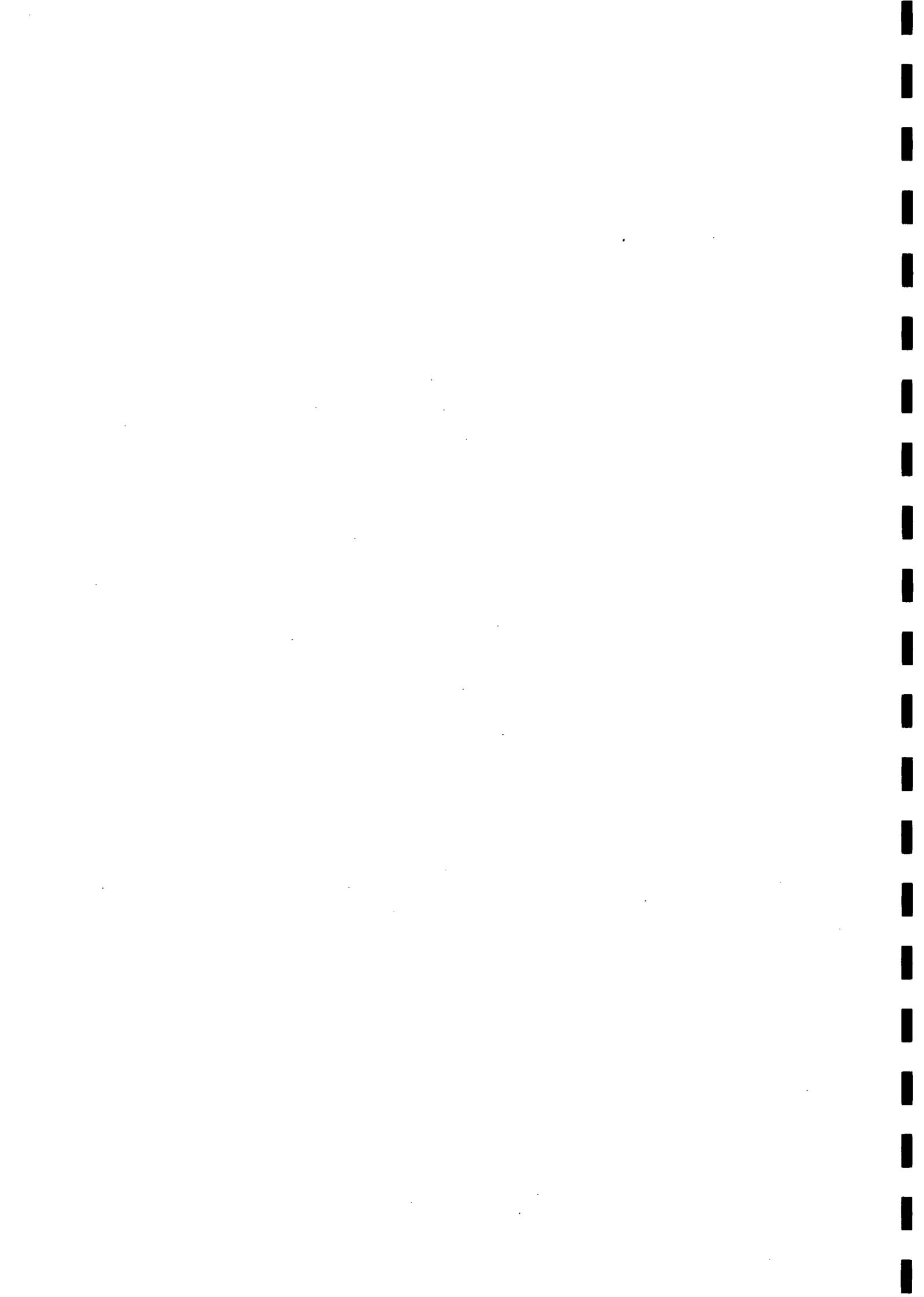
ACHATS OCCASIONNELS



- . La sensibilité aux inconvénients du trajet est assez liée à la mobilité pour les motifs achats hors quartier. Ici encore la sensibilité aux inconvénients du trajet semble plus liée à l'existence des sorties achats hors du quartier, qu'à leur fréquence quand elles existent.
- . Par contre pour les visites aux parents, en dehors du quartier, la sensibilité aux inconvénients du trajet est peu liée à l'existence de la sortie (si les parents existent on va les voir, même si ce n'est pas souvent) mais plus à la fréquence. Alors que pour les visites aux amis, la sensibilité aux inconvénients du trajet est fortement liée à la fois à l'existence de ce type de sortie et à la fréquence de sortie de ceux qui vont voir des amis en dehors du quartier.

Ces résultats vont dans le même sens que ce que nous avons dit dans l'étude exploratoire, concernant le rétrécissement du champ d'activité des personnes âgées et les relations qui peuvent exister entre ce rétrécissement et les problèmes de transport. Si ne pas aller voir ses parents aussi souvent qu'on le souhaiterait, n'entraîne pas la disparition de sortie à cet effet (car les liens de parenté subsistent malgré une baisse de la mobilité), ne pas aller voir ses amis aussi souvent qu'on le souhaiterait peut entraîner l'affaiblissement, voire la disparition, de ce type de relation. On assiste à une sorte de processus de "désapprentissage" (moins on y va, moins on a des raisons d'y aller) caractéristique d'un aspect du rétrécissement du champ d'activité des personnes âgées.

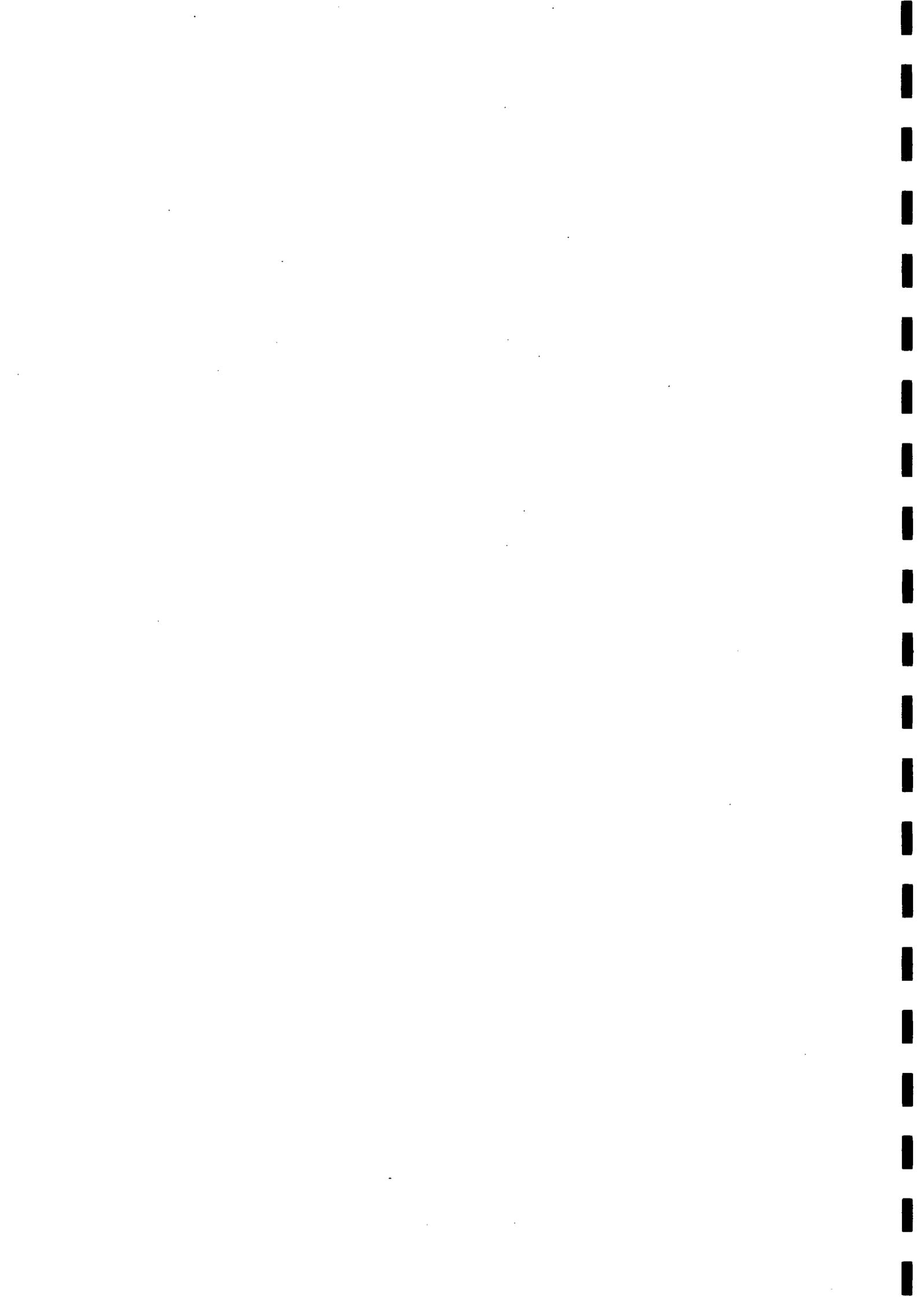
Ce résultat est d'ailleurs voisin de celui que nous avons trouvé sur les activités à domicile : les activités existant avant la retraite sont soit supprimées (peut être parce qu'elles sont rendues "non accessibles" par certains aspects du vieillissement) soit développées, et très rarement diminuées.



Rappelons ici que nous n'avions pas trouvé de relations entre la sensibilité aux inconvénients du trajet et la mobilité hors quartier dans notre enquête sur les femmes mariées en 1971. Ainsi, et ceci est conforme aux résultats de l'analyse des entretiens semi-directifs, certains aspects du vieillissement (fatigabilité plus grande, mauvaise vision, mais aussi peur de la foule, de l'inconnu, liés à l'âge par suite d'une baisse des réflexes...) conduisent à réduire les déplacements s'effectuant dans des conditions devenant inacceptables et la réduction des déplacements entraîne peu à peu, la disparition de l'activité qu'ils avaient pour fonction de permettre. Diminution des centres d'intérêt et difficultés liées à l'accessibilité conduisent ensemble à modifier la mobilité des personnes âgées. Les plus jeunes, en revanche, peuvent se dire sensibles aux inconvénients du trajet, sans que ces inconvénients deviennent de véritables obstacles.

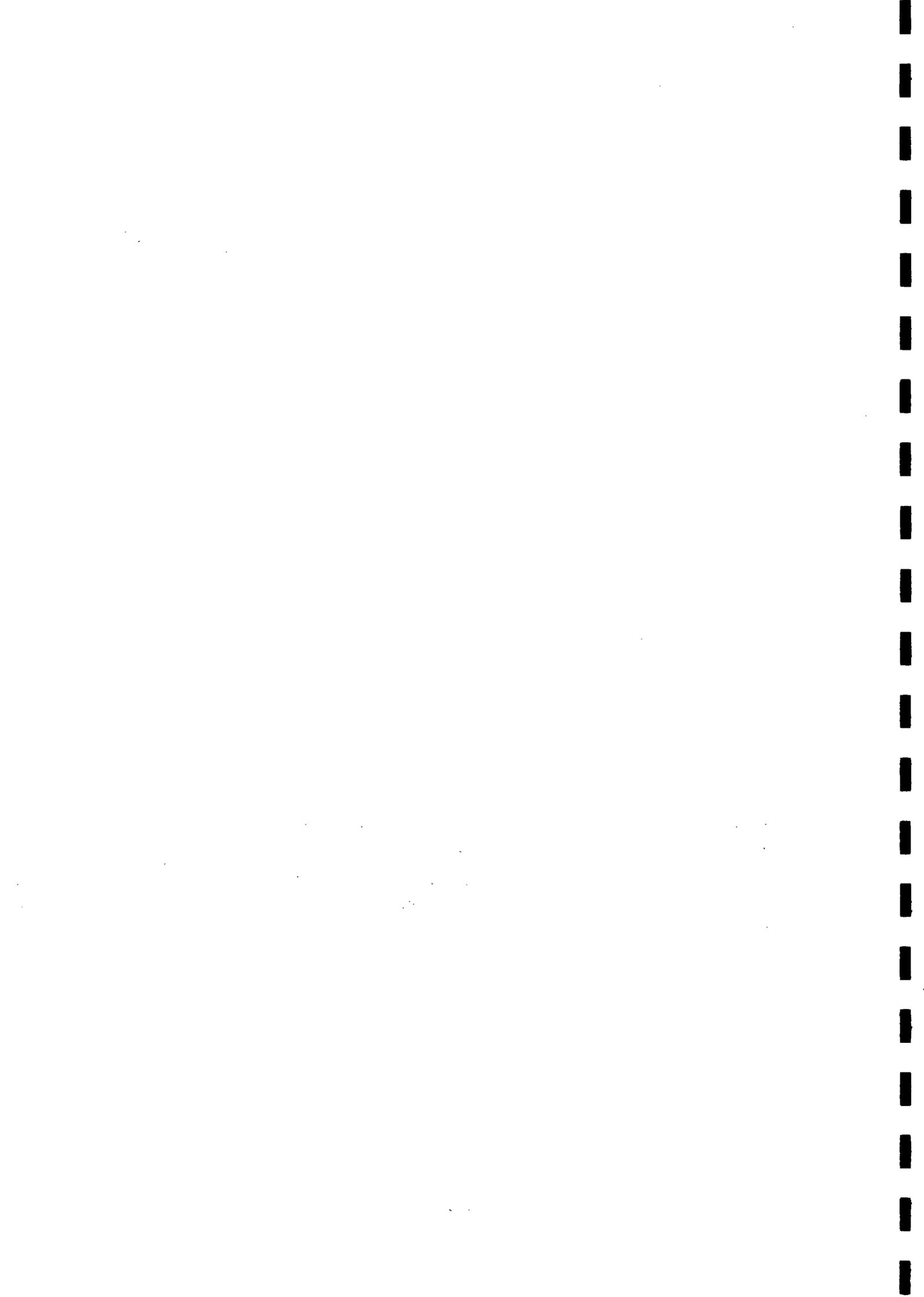
* * *

Ces quelques résultats, concernant la manière dont sont réalisés les trajets, nous montrent tout l'intérêt de la notion d'accessibilité. Le problème important n'étant pas celui du choix du mode mais celui de la définition des accessibilités correspondant à l'usage des divers modes possibles; la fréquence d'une activité dépendant, en partie au moins, de l'accessibilité des lieux auxquels elle peut être réalisée.



C O N C L U S I O N

Nous rappelons dans cette conclusion les principaux résultats de notre recherche : nous proposons aussi quelques remarques sur les préoccupations théoriques par rapport auxquelles nous nous sommes situés et sur les enseignements à en tirer pour les études sur la mobilité.



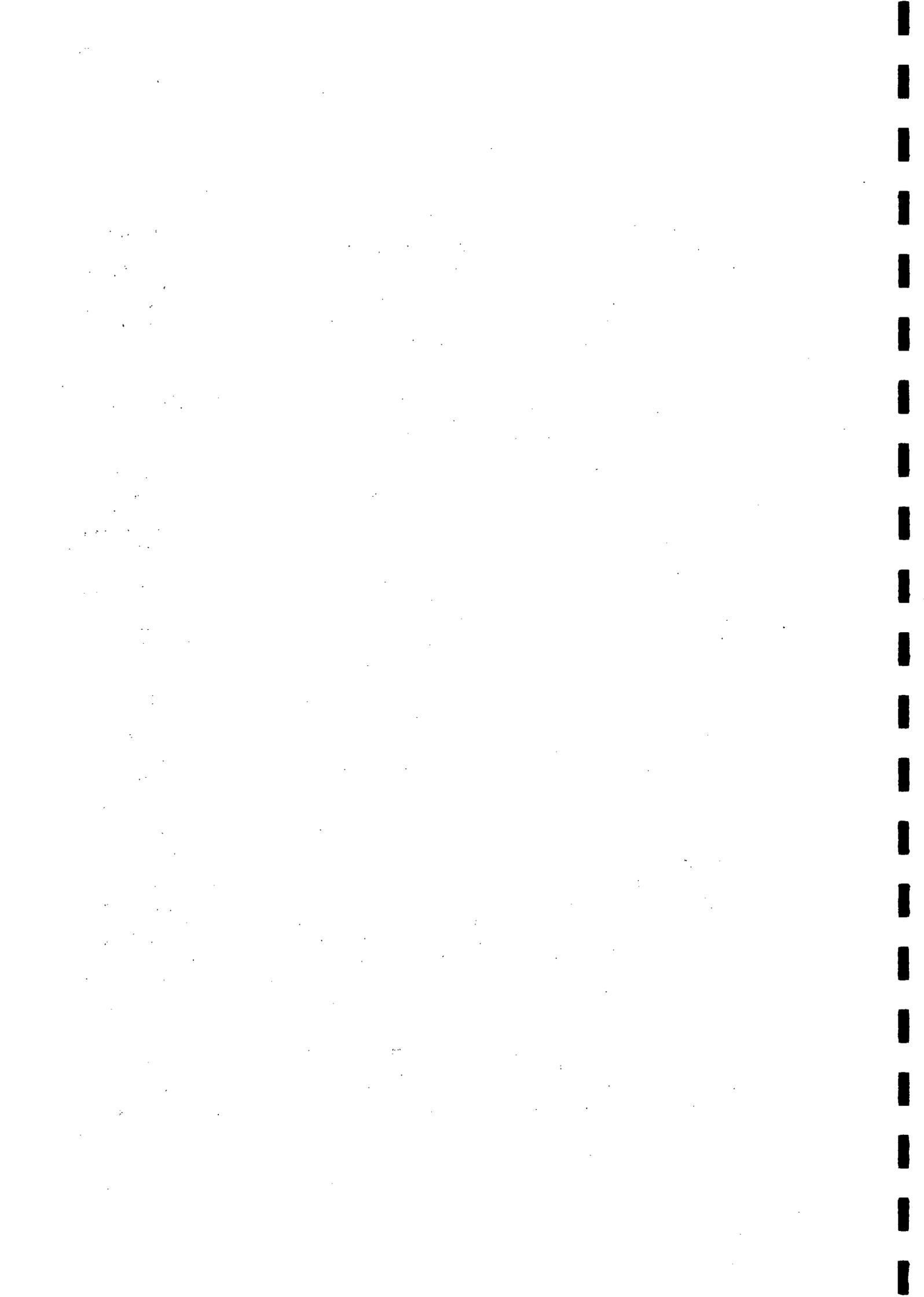
Les personnes âgées se déplacent, en moyenne, moins que les autres. Cela on le sait depuis longtemps. Mais l'analyse détaillée de la mobilité que nous avons effectuée montre qu'il ne s'agit pas d'un phénomène simple, d'une décroissance générale qui toucherait indifféremment tous les types de déplacements, et qui s'expliquerait par un seul facteur, la mauvaise santé ou le manque d'argent par exemple.

Au contraire, on constate que cette diminution globale de la mobilité est la résultante d'évolutions très complexes, qu'elle n'affecte pas de la même manière les déplacements pour différents motifs, que la proportion de personnes qui effectuent certains déplacements peut varier considérablement, comme d'ailleurs la fréquence moyenne de ceux qui les font. On constate aussi que la répartition des activités, et donc des déplacements, entre le quartier du domicile et le reste de la ville varie en fonction de divers facteurs. Enfin, dans l'évolution globale de la mobilité, il faut distinguer ce qui se passe chez les actifs pour lesquels le passage à la retraite entraîne une transformation profonde du mode de vie, et l'évolution très différente de la mobilité de ceux qui n'ont pas travaillé depuis longtemps.

La complexité des résultats observés rend impossible toute description par un processus simple. Nous devons nous contenter de juxtaposer quelques points qui nous semblent essentiels en nous rappelant que les idées générales que l'on peut dégager souffrent toujours des exceptions.

En général, la décroissance de la fréquence moyenne d'une activité en fonction de l'âge est attribuable principalement à la diminution du nombre de personnes qui la pratiquent. Mais chez ceux qui persistent, la fréquence a nettement plus souvent tendance à augmenter (en particulier au moment du passage à la retraite), ou à rester stable, plutôt qu'à diminuer. Ainsi, lorsqu'une activité est abandonnée, elle semble l'être le plus souvent de façon brusque : on ne la pratique pas de moins en moins avant de cesser complètement mais on y renonce d'un coup.

Ce n'est toutefois pas vrai pour les activités les plus importantes, celles pour lesquelles aucun substitut n'est possible, comme les visites aux parents : tant qu'on en a, on continue à aller les voir, même si c'est de moins en moins souvent.



- I -

Malgré l'accroissement du temps libre au moment de la retraite il est très rare qu'une activité nouvelle apparaisse (ormis la promenade) si ce n'est celle qu'on peut qualifier de "passives" et qui ne donnent pas lieu à déplacement, lire, regarder la télévision, etc... Toutes les autres sont la poursuite, éventuellement le développement d'activités antérieures, qu'il s'agisse de loisirs ou d'activités liées à la profession.

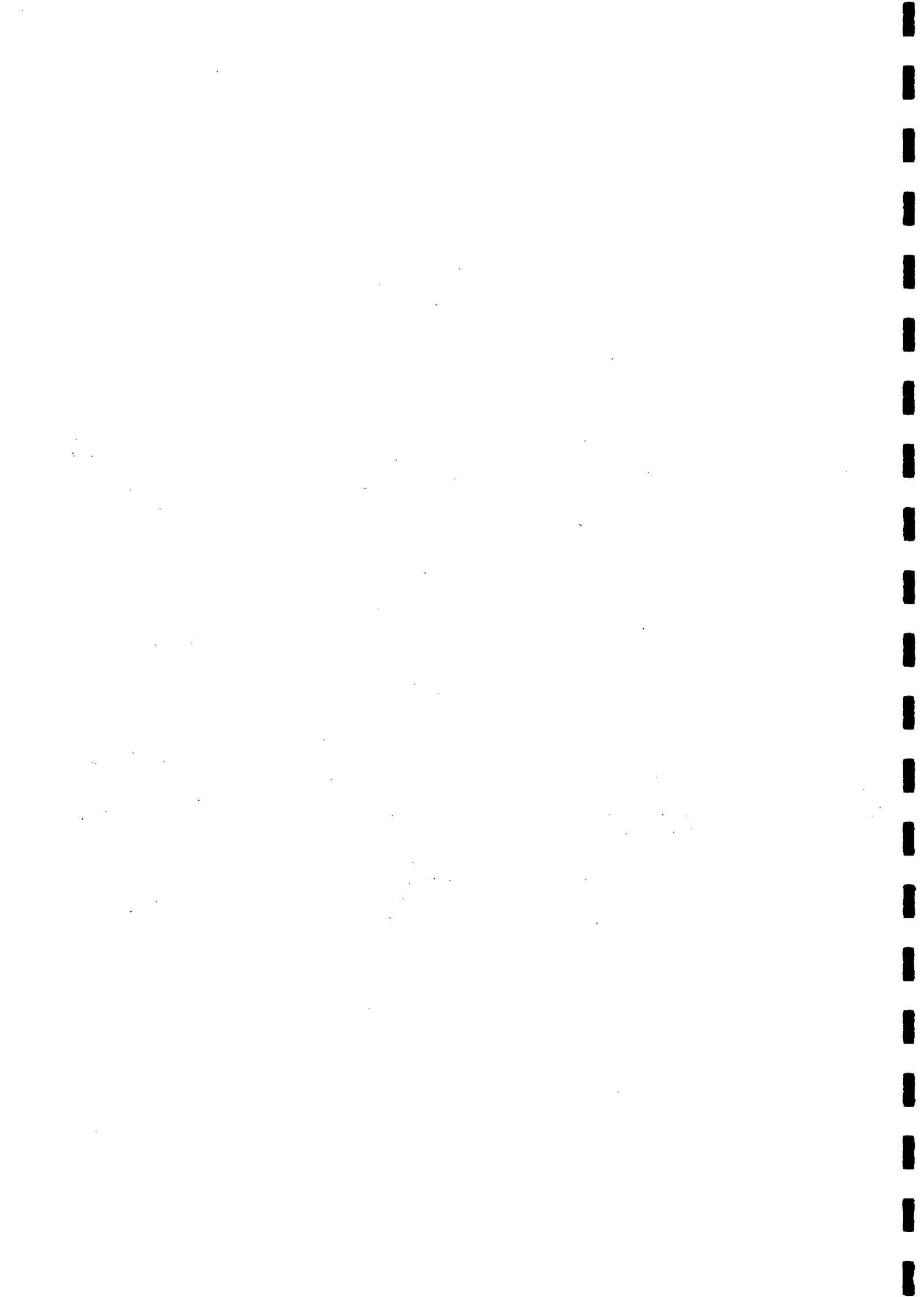
Les sorties ne semblent pas être simplement la conséquence d'une préférence pour les activités hors du domicile, mais manifestent une attitude généralement active. En effet, ce ne sont pas les personnes qui sortent le plus qui font le moins de choses à la maison. Au contraire, on observe des corrélations positives entre les sorties et les activités à domicile, comme entre les différents types de sorties elle-même. La décroissance de la mobilité ne peut donc pas être simplement expliquée par les problèmes de distance ou par l'inadaptation des possibilités de transport, mais par une baisse générale de l'activité. L'insuffisance de l'offre en transport peut l'expliquer en partie, mais probablement autant en accentuant le sentiment de rejet et le "désengagement" du monde, que par les obstacles matériels.

La fréquentation du quartier est typique des retraités; les actifs vont plus en ville, peut-être parce qu'étant obligés d'y aller pour leur travail, ils en ont l'habitude, ou y effectuent certaines activités alors qu'ils sont déjà sur place; les personnes n'ayant jamais travaillé sortent moins.

D'une façon générale, on voit un rétrécissement du champ des destinations fréquentées, rétrécissement qui se fait en général sur le quartier, mais pas nécessairement. Ce qui est le plus significatif c'est cette diminution, où qu'elle se produise.

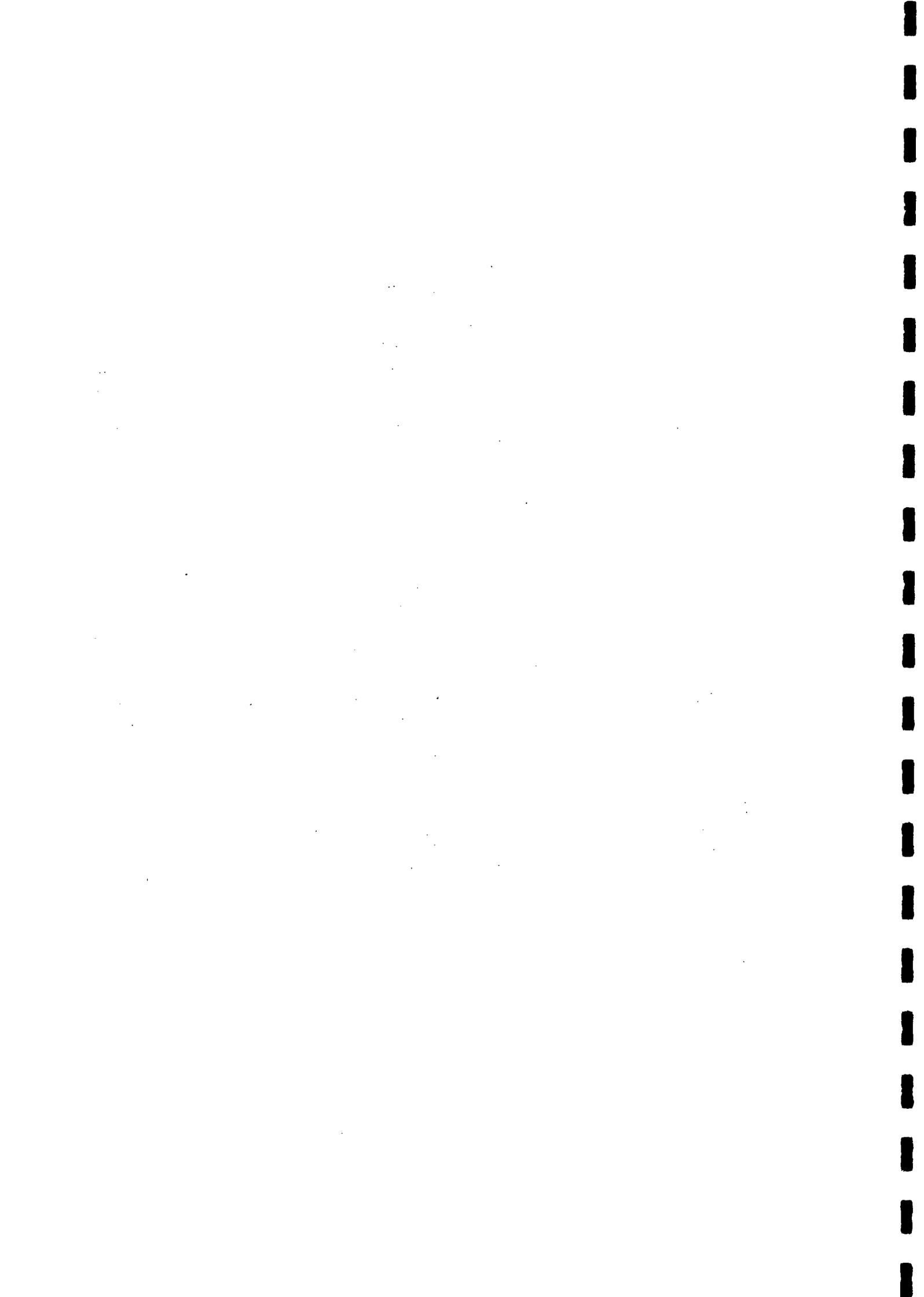
* *

*



En ce qui concerne les facteurs explicatifs de cette évolution, on constate tout d'abord que ceux auxquels on pense habituellement maladie et handicaps physiques, désintérêt pour le monde, facteurs économiques et culturels, etc, ont tous une influence mais aucun n'est décisif à lui seul. Dominant tous ces facteurs et d'ailleurs les expliquant en partie, il y a le poids du passé. Nous l'avons rencontré à plusieurs reprises et sous différentes formes. Tout d'abord, les activités pratiquées pendant la vieillesse, et en particulier chez les actifs, après le passage à la retraite, sont presque toujours, nous venons de le rappeler, des activités qui existaient déjà avant. Le temps libre apporté par la retraite n'est que rarement l'occasion de pratiquer des activités vraiment nouvelles, mais permet simplement à certains de développer des activités antérieures.

De même, nous avons vu qu'une des variables les plus explicatives des différences de mobilité, l'attitude de désengagement, dépend fortement des conditions de travail passées. Ceux dont le travail était le moins "aliéné" sont maintenant les moins désengagés, et les plus mobiles. Le passage à la retraite, loin d'uniformiser les modes de vie, comme on l'admet souvent implicitement (on parle volontiers de façon globale des "personnes âgées") amplifie au contraire les différences : ceux qui étaient avant la retraite peu actifs et peu mobiles, le deviennent en général encore moins; pour eux, le temps dégagé par l'abandon du travail professionnel est un "temps vide", qu'il faut s'efforcer de meubler. Pour les plus actifs, au contraire, la retraite apporte un "temps plein", ou plutôt un temps qu'on peut facilement remplir, qui permet de développer des activités, ce qui entraînera de nombreux déplacements.



- II -

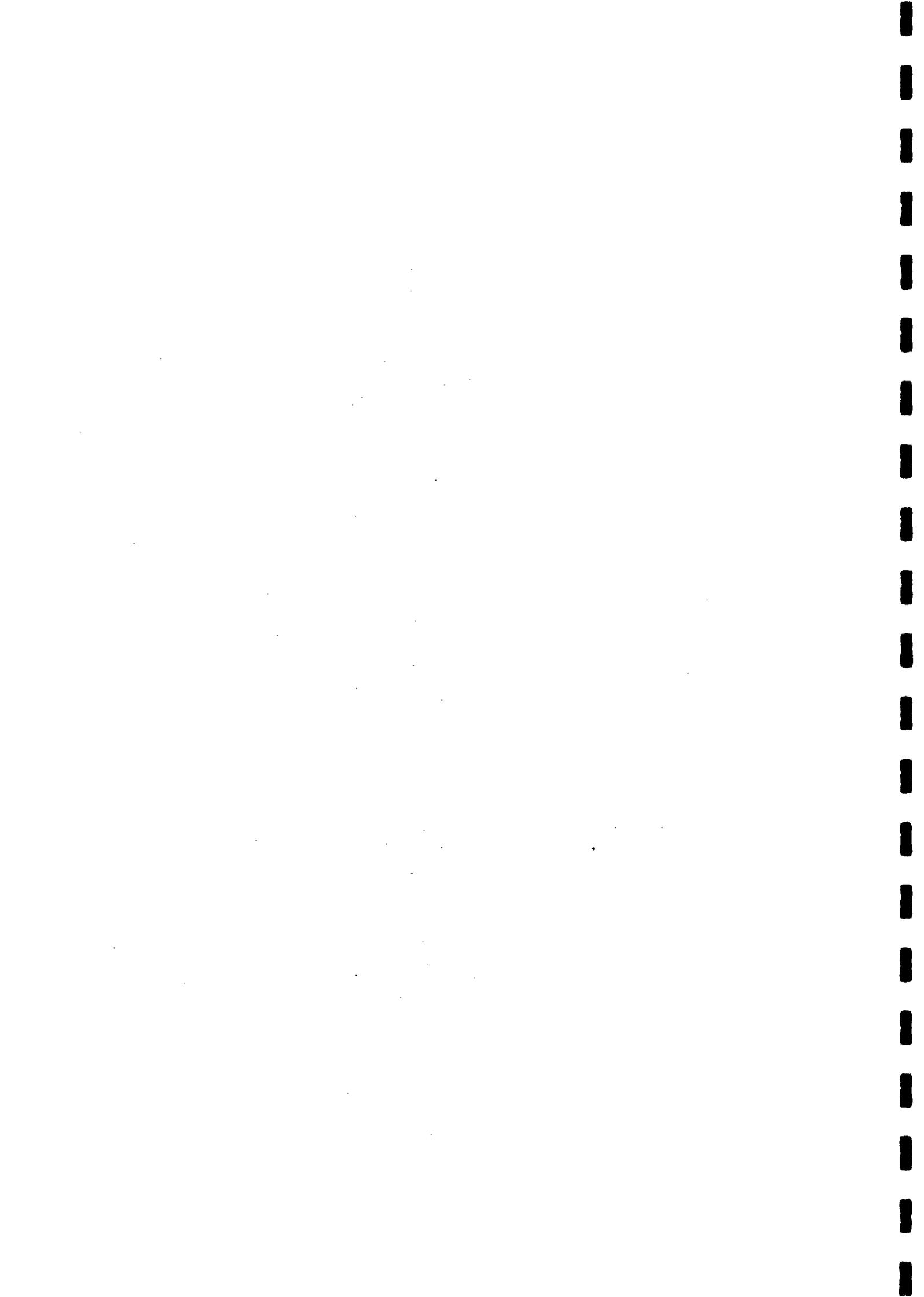
Les problèmes que nous avons abordés et le type d'exploitation des données que nous avons réalisés nous semblent occuper une position intermédiaire entre notre problématique actuelle d'étude de la mobilité (problématique qui s'est développée en grande partie au cours de cette recherche mais aussi dans l'ordre de recherches menées pour l'IRT), et des conceptions plus anciennes et plus classiques. Ainsi, certains résultats que nous avons énoncés ne prennent tout leur sens qu'en tant que critique des conceptions classiques sur la mobilité: le rôle non-essentiel de la motorisation dans l'explication de la mobilité, le rôle plus important de la possession du permis de conduire (qui correspond à une certaine attitude générale d'activité), la place particulière occupée par les déplacements à pied et dans le quartier dans l'explication de la mobilité, l'absence de substitution entre les différentes activités pratiquées, ... Ces résultats constituent donc une critique de différents points couramment admis, avant même de s'articuler en une théorie cohérente de la mobilité.

D'autres résultats, qui nous paraissent essentiels et autour desquels beaucoup d'autres peuvent s'articuler, sont en fait les vérifications d'hypothèses que nous avons avancées dans notre approche exploratoire; en particulier, nous avons montré le poids du désengagement dans l'explication de la mobilité des personnes âgées et son interprétation par la vie passée.

Si chacun de ces résultats nous semble intéressant en lui-même, il est difficile, pour le moment, de les coordonner dans une "théorie générale de la mobilité". Mais ils ont en commun d'aller à l'encontre de nombreuses idées reçues à ce sujet.

Mais pour en apprécier vraiment la portée, il faut se demander lesquelles de nos conclusions sont généralisables à la mobilité en général, et lesquelles sont simplement caractéristiques des personnes âgées. A priori, et presque sur chaque point, les deux interprétations sont possibles.

Si nous considérons à titre d'exemple, l'absence de substitutions (corrélations négatives) observables entre activités, nous pouvons faire l'hypothèse que c'est un résultat de portée générale et qu'on retrouverait dans tous les autres groupes sociaux, ou presque, l'attitude générale d'activité dont nous admettons, à partir de nos données, l'existence chez les personnes âgées. Mais on peut aussi faire l'hypothèse inverse, que ce



résultat est particulier à ce groupe, et attribuable, par exemple, à l'affaiblissement des contraintes de temps chez les non-actifs. Pour presque tous nos résultats nous pouvons ainsi proposer deux interprétations qui en modifient complètement les possibilités de généralisation(1).

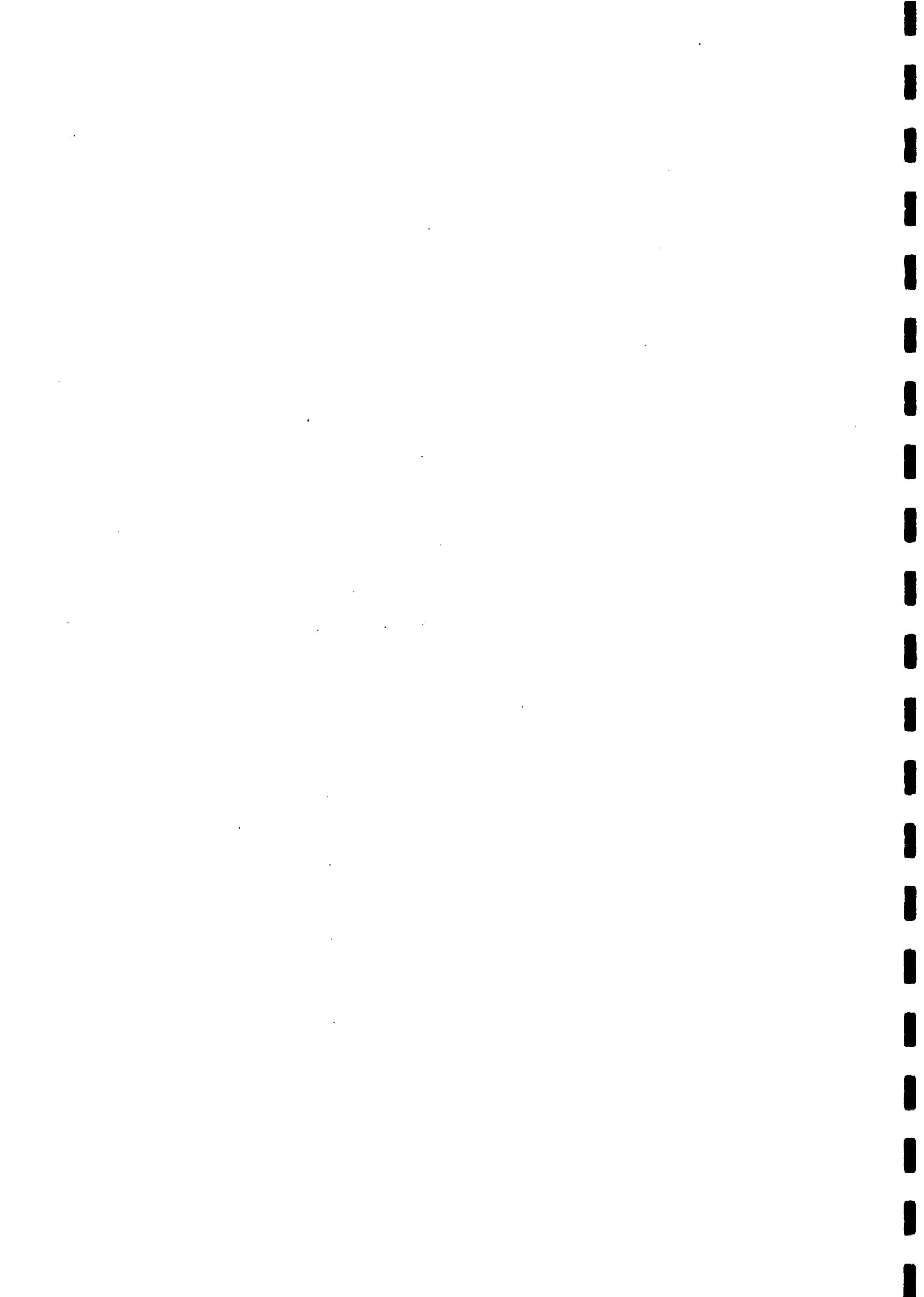
Tout ce que l'on peut conclure de façon certaine, c'est que la conception classique de la mobilité, si elle a peut-être sa part de vérité, ne peut pas en constituer une théorie générale. Mais pour aller plus loin, pour savoir ce qui, dans ce que nous avons trouvé, préfigure cette hypothétique théorie alternative, ou au contraire reste propre au groupe que nous avons étudié, d'autres recherches empiriques seraient nécessaires.

Certes en prévision de ce problème (cf. chap. I) nous avons pris la précaution de constituer un échantillon couvrant un intervalle d'âge plus large que ce qu'on appelle habituellement "les personnes âgées" - C'est cela qui nous a permis, en particulier, de séparer et de mettre en évidence les effets spécifiques de l'âge et du passage à la retraite. Mais pour aller plus loin dans cette direction, et vraiment saisir les spécificités des personnes âgées dans toute leur complexité, il aurait fallu disposer d'un échantillon suffisamment vaste pour pouvoir le diviser en deux et mener des analyses parallèles sur le sous échantillon des personnes âgées et celui des plus jeunes, de manière à pouvoir mettre en évidence aussi bien leurs similitudes que leurs différences. Avec 400 sujets, il n'était pas possible de le faire systématiquement. Nous en sommes donc réduits, sur le problème de la généralisation de nos résultats, à des hypothèses alternatives malheureusement aussi vraisemblables les unes que les autres.

* *

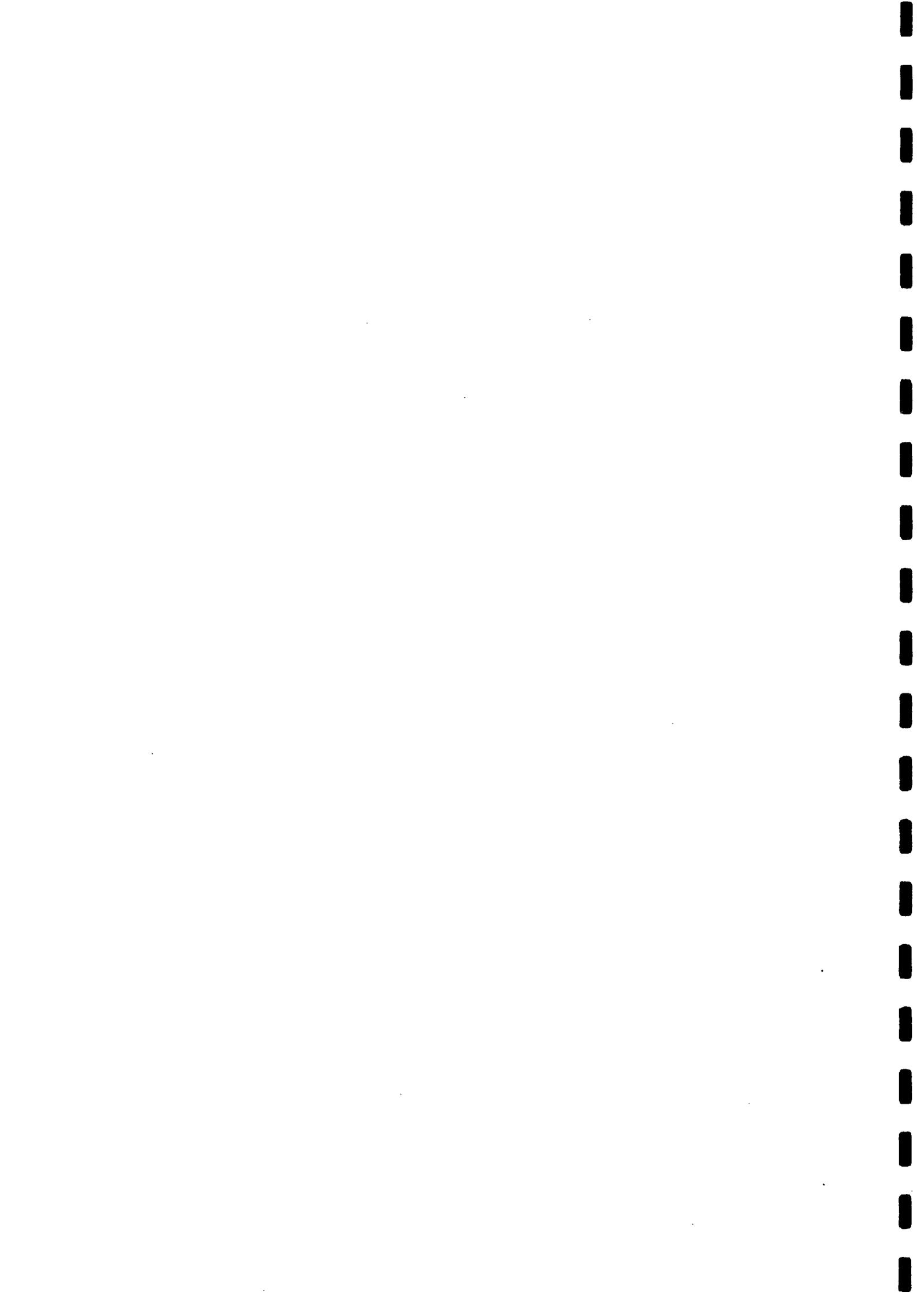
*

(1) Les "idées reçues" sur la mobilité sont celles des spécialistes des transports, donc des personnes plutôt jeunes, appartenant à la classe moyenne intellectuelle. Il n'est donc pas exclu qu'elles se vérifient pour des catégories sociales proches, et pas pour les personnes âgées.



Malgré l'intérêt de ces résultats, nous avons le sentiment au terme de cette recherche, qu'une démarche plus cohérente consisterait à partir directement des programmes d'activité et d'étudier d'une part, les relations entre ces programmes d'activités et des éléments des conditions de vie, et, d'autre part, les relations entre les caractéristiques individuelles et la mobilité effective (définie comme la manière de réaliser un programme d'activité). C'est dans cette optique que nous aborderons nos prochaines recherches sur la mobilité. (1)

(1) Cette problématique est assez largement développée dans le rapport "recherche sur la mobilité des personnes" BETEREM IRT - FEVRIER 77.



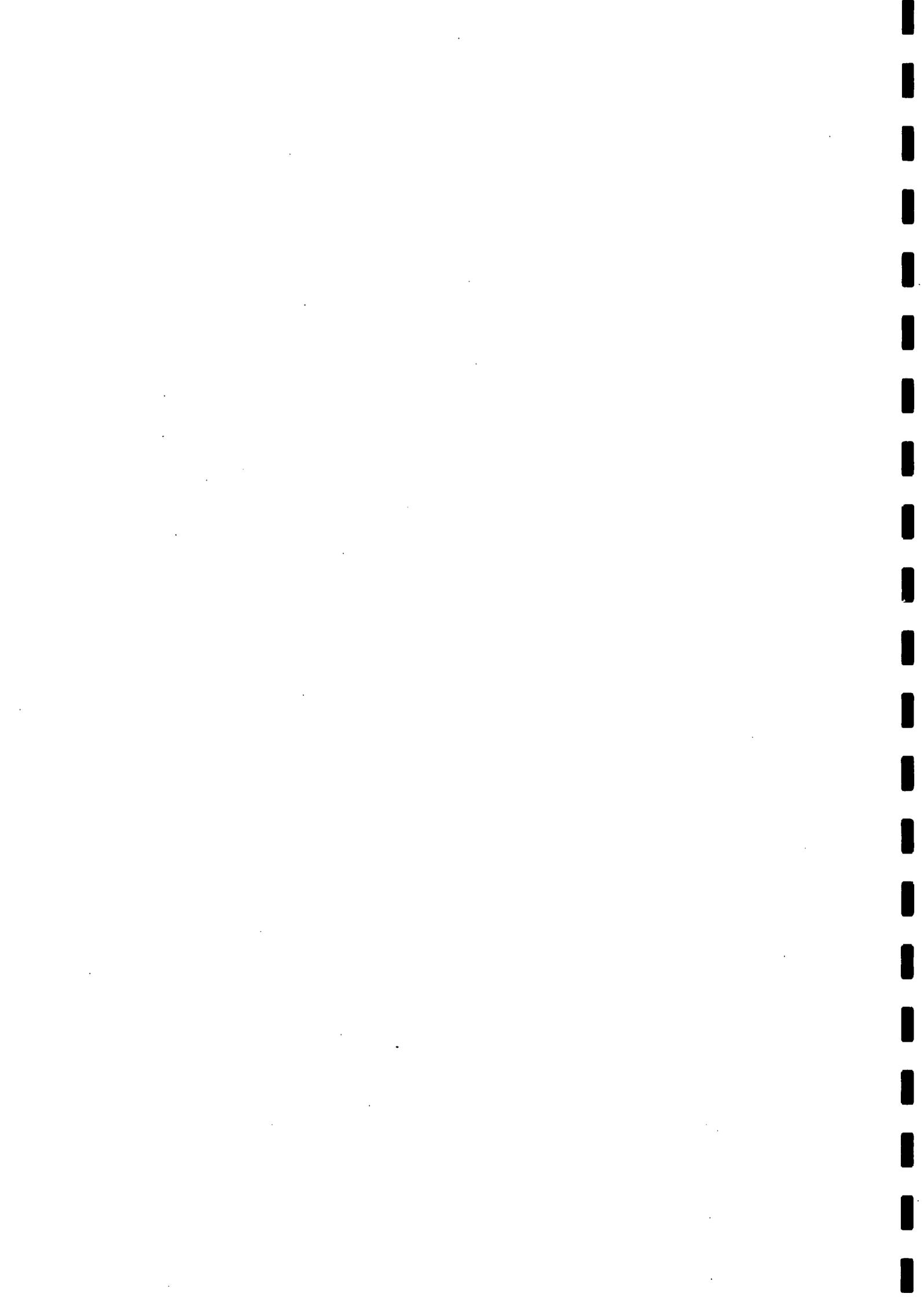
ANNEXE I

PRESENTATION DE L'ENQUETE ET QUELQUES RESULTATS BRUTS1 - L'échantillon et le questionnaire

L'échantillon a été tiré aléatoirement sur le fichier électoral et nous avons interrogé 25 personnes par tranche d'âge et par quartier. L'enquête a été réalisée dans quatre quartiers de Marseille :

- Mazargues : ancien village, quartier traditionnel avec forte implantation commerciale, quartier de périphérie
- Le Canet : quartier ouvrier du Nord de l'agglomération
- Endoume : quartier proche du centre
- La Plaine : quartier en limite immédiate du centre.

Quartiers de Marseille Tranche d'âge	Le Canet	Endoume	La Plaine	Mazargues	Total
55 - 60 ans	25	25	25	25	100
60 - 65 ans	25	25	25	25	100
65 - 70 ans	25	25	25	25	100
70 - 75 ans	25	25	25	25	100
Total	100	100	100	100	400



NUMERO DE L'ENQUETEUR :		NUMERO DE L'INTERVIEW		
ADRESSE :	N° :	RUE :	ARRONDISSEMENT :	ETAGE :

1

2 3 4 5

Suivant les questions, répondre en clair ou entourer le chiffre correspondant à la réponse exacte.

NOUS ALLONS COMMENCER PAR QUELQUES QUESTIONS D'ORDRE GENERAL

- 1 - Age :..... ans
- 2 - Sexe : Homme = 1
Femme = 2
- 3 - Depuis combien de temps habitez-vous dans ce quartier ?
- 4 - Depuis combien de temps habitez-vous à Marseille ou dans sa banlieue ?
- 5 - Situation de famille : Marié (e) ou vivant maritalement 1
Célibataire 2
Veuf (veuve) 3
Divorcé (e) ou séparé (e) 4
- 6 - SI veuf ou divorcé :
. depuis combien de temps ? (en années)

6

7

8

9

10

11

- 7 - Est-ce que vous vivez : . Seul 1
. Uniquement avec votre conjoint 2
. Avec votre conjoint et d'autres personnes 3
. Avec de la famille ou des amis 4
. Dans une collectivité 5

TRANSPORTS

- 8 - Quels sont les moyens de transport dont vous disposez ?
 - . Vous (ou votre conjoint) possédez une VOITURE
oui : 1 non : 2
 - . Vous possédez un VELO
oui : 1 non : 2
 - . Vous possédez un VELOMOTEUR ou une MOTO
oui : 1 non : 2

12

13

14

15

Pour ceux qui n'ont pas de voiture :

- 9 - Avez-vous eu une voiture ? oui : 1 non : 2

Si oui

- 10 - Depuis combien d'années n'en avez-vous plus
- 11 - Pour quelle raison principale avez-vous abandonné votre voiture ?
 - . Je n'en avais plus besoin 1
 - . Raisons de santé 2
 - . C'était trop cher 3
 - . Autres 4

si autres, précisez

16

17

18

- 12 - Avez-vous le permis de conduire (voiture) ?
oui : 1 non : 2

19

30 - Pour vous rendre à votre travail, quel moyen de transport utilisez vous ? (montrer la carte des moyens de transport)

1...2...3...4...5...6...7...8...9

si travail à domicile : coder "9"

31 - Quelle est en moyenne la durée de ce trajet ?
(en minutes)....

→ passer à la question 56

34

35

6

Pour ceux qui sont au chômage :

35 - Quel était votre dernier travail ?
précisez

36 - Dans votre travail, étiez-vous amené (e) à répéter les mêmes tâches plusieurs fois de suite ou étaient-elles variées ?

- . Tâches répétitives 1
- . Tâches variées 2

37 - Pouviez-vous organiser vous-même votre travail (par exemple décider de l'ordre dans lequel vous faisiez ce qu'il y avait à faire) ?

- oui 1
- non 2
- ça dépendait 3

38 - Aviez-vous des personnes sous vos ordres ?
oui : 1 non : 2

39 - Normalement, dans combien de temps prendrez-vous votre retraite ?

40 - S'il n'y avait pas de règles concernant l'âge de la retraite, préféreriez-vous la prendre :
plus tôt 1
plus tard 2
au même âge 3

41 - Si vous pensez à l'époque où vous aviez du travail, laquelle de ces phrases s'applique le mieux à vous ?
. le soir j'étais tellement fatigué (e) que je ne pensais qu'à aller dormir
. le soir, je pouvais encore bricoler ou faire d'autres choses qui m'intéressaient.

21
22

23 24

25

26

27

28
29

30

31

54 - Pour vous rendre à votre travail, quel moyen de transport utilisez-vous ? (montrer la carte des moyens de transport)

1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8.....9

Si travail à domicile : coder "9"

55 - Quelle était en moyenne la durée de ce trajet ?

(en minutes).....

POUR TOUS ceux qui ont un CONJOINT :

56 - Quelle est la situation professionnelle de votre conjoint ?

- . il (elle) travaille régulièrement 1
- . il (elle) est au chômage 2
- . il (elle) est à la retraite, mais a une activité professionnelle 3
- . il (elle) est à la retraite, mais fait des petits travaux à l'occasion 4
- . il (elle) est à la retraite et ne travaille plus 5
- . il (elle) a cessé de travailler depuis longtemps avant la retraite 6
- . il (elle) n'a jamais travaillé 7

57 - Quelle est la profession de votre conjoint ?

précisez

VOICI MAINTENANT QUELQUES QUESTIONS CONCERNANT LES GENS QUE VOUS CONNAISSEZ ET VOS ACTIVITES

60 - En dehors des personnes avec qui vous habitez, avez-vous dans le quartier des parents que vous voyez de manière assez régulière ?

oui : 1

non : 2

e En général, est-ce :

- . plutôt vous qui allez chez eux 1
- . plutôt eux qui viennent chez vous 2
- . à peu près aussi souvent l'un que l'autre 3
- . vous vous rencontrez ailleurs 4
- . autres 5

si autres, précisez

61 - A part les personnes dont vous venez de parler, avez-vous en dehors de votre quartier, à Marseille, d'autres parents que vous voyez de manière assez régulière ?

oui : 1

non : 2

En général, est-ce :

- . plutôt vous qui allez chez eux 1
- . plutôt eux qui viennent chez vous 2
- . à peu près aussi souvent l'un que l'autre 3
- . vous vous rencontrez ailleurs 4
- . autres 5

si autres, précisez

62 - Lorsque vous parlez de ces parents, en gros, à combien de personnes pensez-vous ?

63 - Avez-vous dans le quartier des amis que vous voyez de manière assez régulière ?

oui : 1 non : 2

En général, est-ce :

- . plutôt vous qui allez chez-eux 1
- . plutôt eux qui viennent chez vous 2
- . à peu près aussi souvent l'un que l'autre 3
- . vous vous rencontrez ailleurs 4
- . autres 5

si autres, précisez

64 - A part les personnes dont vous venez de parler, avez-vous en dehors de votre quartier, à Marseille, d'autres amis que vous voyez de manière assez régulière ?

oui : 1 non : 2

En général, est-ce :

- . plutôt vous qui allez chez eux 1
- . plutôt eux qui viennent chez vous. 2
- . à peu près aussi souvent l'un que l'autre 3
- . vous vous rencontrez ailleurs 4
- . autres 5

si autres, précisez

65 - Lorsque vous parlez de ces amis, en gros, à combien de personnes pensez-vous ?

66 - Y a-t-il dans le quartier d'autres personnes que vous rencontrez de façon amicale ?

oui : 1 non : 2

Et ailleurs dans Marseille ?

oui : 1 non : 2

67 - Y a-t-il d'autres parents et amis qui habitent Marseille et que vous ne voyez pratiquement pas ?

oui : 1 non : 2

Et s'ils habitaient plus près, les verriez-vous plus souvent ?

oui : 1 non : 2

68 - Participez-vous à des groupes, clubs ou associations ?

oui : 1 non : 2

combien ?

69 - En moyenne, combien de fois par jour, par semaine, par mois, par an :

- . sortez-vous de chez vous ?
- . sortez-vous du quartier ?
- . quittez-vous Marseille ? à la bonne saison
- à la mauvaise saison

70 - Vous m'avez dit que vous sortiez () fois.
Est-ce plutôt plus (+) parciel (=) ou moins (-) qu'il y a quelques années

- . sortir de chez vous
- . sortir du quartier
- . quitter Marseille

43

44

45

46

47

48

12

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

NOUS ALLONS VOIR EN DETAIL CERTAINS DE VOS DEPLACEMENTS

Combien de fois allez-vous par jour, par semaine, par mois, par an. Est-ce plutôt plus souvent (+) moins souvent (-) ou la même chose qu'il y a quelques années

Aimeriez-vous y aller plus souvent (+) moins souvent (-) ou est-ce que cela vous satisfait

					SI (+) = pourquoi n'y allez-vous pas plus souvent	quel moyen de transport utilisez-vous habituellement pour ce déplacement (carte)	
Voir des amis	dans le quartier						6 7 8 9 10
	ailleurs dans Marseille						11 12 13 14 15
Voir des parents	dans le quartier						16 17 18 19 20
	ailleurs dans Marseille						21 22 23 24 25
Dans des groupes, clubs ou associations	dans le quartier						26 27 28 29 30
	ailleurs dans Marseille						31 32 33 34 35
Promenade ou jardin public	dans le quartier						36 37 38 39 40
	ailleurs dans Marseille						41 42 43 44 45
Achats courants et Alimentaires	dans le quartier						46 47 48 49 50
	ailleurs dans Marseille						51 52 53 54 55
Achats non alimentaires moins habituels (vêtements, chaussures)	dans le quartier						56 57 58 59 60
	ailleurs dans Marseille						61 62 63 64 65

Combien de fois allez-vous par jour, par semaine, par mois, par an. Est-ce plutôt plus souvent (+) moins souvent (-) ou la même chose qu'il y a quelques années

Aimeriez-vous y aller plus souvent (+) moins souvent (-) ou est-ce que cela vous satisfait

					SI (+) = pourquoi n'y allez-vous pas plus souvent	quel moyen de transport utilisez-vous habituellement pour ce déplacement (carte)	
Distractions et activités culturelles (cinéma, théâtre, bibliothèque)	dans le quartier						66
	ailleurs dans Marseille						71
Spectacles Sportifs	dans le quartier						76
	ailleurs dans Marseille						81
Endroits où vous avez l'occasion de rencontre d'autres personnes (café, boules)	dans le quartier						86
	ailleurs dans Marseille						91
Culte, activités religieuses	dans le quartier						96
	ailleurs dans Marseille						101
Docteur, soins médicaux	dans le quartier						106
	ailleurs dans Marseille						111

72 - ceux pour qui il y a eu des changements

par rapport à quelques années :

Vous m'avez dit qu'il y a eu des changements au cours des dernières années.

Qu'est-ce qui fait que ça a changé ?

ceux qui sont à la retraite :

Pour les sorties que nous venons de voir ensemble, y a-t-il eu des changements importants au moment de la retraite ?

lesquels ?

ceux qui sont au chômage :

Pour les sorties que nous venons de voir ensemble, y a-t-il eu des changements importants depuis que vous êtes au chômage ?

lesquels ?

[41]

[42]

[43]

[44]

[45]

[46]

16

MAINTENANT, NOUS ALLONS PARLER DE VOS AUTRES ACTIVITES

75 - En moyenne, combien d'heures par semaine consacrez-vous à :

- . bricolage ou jardinage.....
- . couture ou tricot
- . jeux (cartes, dames)
- . Autres

Si autres, précisez

76 - En moyenne, combien d'heures par jour consacrez-vous à

- . écouter la radio
- . regarder la T.V.
- . lire

77 - Combien lisez-vous de livres par mois ?

78 - Dans l'ensemble, est-ce que vous avez l'impression de faire à la maison plus ou moins de choses qu'il y a quelques années ?

- . plutôt plus : 1 . plutôt moins : 2 à peu près pareil : 3

[47]

[48]

[49]

[50]

Pour ceux qui sont à la retraite ou au chômage :

79 - Avant votre retraite (ou votre chômage), combien d'heures par semaine consacriez-vous à :

- . bricolage ou jardinage
- . couture ou tricot
- . jeux (cartes, dames...).....
- . Autres

précisez

80 - Avant votre retraite (ou votre chômage), combien d'heures par jour consacriez-vous à :

- . écouter la radio
- . regarder la T.V.
- . lire

81 - Combien lisez-vous de livres par mois ?

51

52

53

POUR TOUS

Je vais vous lire un certain nombre de phrases. Vous me direz simplement, sans trop réfléchir, si vous êtes plutôt d'accord ou plutôt pas d'accord, avec ces phrases.

(Mettre une croix dans la case correspondante)

	d'accord	pas d'accord	
85 - Il est de plus en plus difficile de rencontrer des gens avec lesquels on puisse parler			54
86 - Au cinéma, les films qu'on peut voir sont de moins en moins intéressants			55
87 - Toute la vie est menée par le hasard, et on n'y peut rien			56
88 - Je ne fais plus de projets d'une année sur l'autre			57
89 - Il est important de faire des efforts pour être toujours bien mis			58
90 - On ne peut avoir confiance en personne			59
91 - Quand j'ai envie de sortir, il y a toujours quelque part où aller			60
92 - Il y a des endroits où j'aimerais bien aller, mais je n'ai pas envie de sortir			61
93 - Il faut vivre sans s'occuper des gens			62
94 - J'aime mon quartier, parce que j'y connais tout le monde et tout le monde m'y connaît			63
95 - Quand on reste dans son quartier, on ne se change pas les idées			64
96 - Je suis attaché (e) à mon quartier			65
97 - Je n'aime pas acheter dans un magasin que je ne connais pas			66
98 - Au centre, il est agréable de voir du monde aller et venir			67
99 - Si on veut acheter moins cher, il vaut mieux aller au centre			68

	d'accord	pas d'accord	
100 - C'est un des avantages du centre que d'y trouver beaucoup de choix			[]
101 - Il y a trop de monde dans le centre pour que ce soit agréable			[]
102 - Je n'aime pas aller dans le centre parce qu'il a beaucoup changé			[]
103 - C'est agréable de se promener à pied dans le centre			[]
104 - Dans le quartier, ici, on peut trouver tout ce qui se trouve dans le centre			[]
105 - On n'est nulle part aussi bien qu'à la maison			[]
106 - Quand je suis chez moi, j'ai toujours quelque chose à faire			[]
107 - Il y a des moments où j'ai envie d'être ailleurs qu'à la maison			[]
108 - En restant trop chez soi, on s'encroûte			[]
109 - Quand je n'ai rien de précis à faire, j'aime bien sortir			[]
110 - J'aime voir ce qui se passe dans la ville			[]
111 - Quand je ne suis pas obligé (e) de sortir, j'aime bien rester chez moi			[]
			20
112 - Rien que de penser au trajet, il m'arrive de ne pas sortir			[]
113 - Je sortirais plus souvent si les temps de trajet étaient plus courts			[]
114 - Je préfère me passer de sortir plutôt que de me trouver dans des embouteillages			[]
115 - Quand j'ai envie d'aller quelque part, ce n'est pas le trajet qui m'en empêche			[]
116 - Si vous pensez au bus, quels sont les plus graves inconvénients pour vous ?			[]
Voici une série de cartes correspondant chacune à un inconvénient. Je vous demande de les classer en 2 catégories selon que cet inconvénient est pour vous important, ou sans importance. (dans chaque série, relever les numéros qui se trouvent au dos des cartons et les inscrire dans la catégorie correspondante).			[]
. important			[]
. sans importance			[]
Et parmi ceux que vous considérez comme très importants, quel est vraiment pour vous le plus gênant ?			[]
117 - Du point de vue des commerces, diriez-vous :			[]
. on trouve tout ce qu'on veut dans le quartier	1		[]
. on ne trouve que les choses courantes	2		[]
. on ne trouve pas grand'chose	3		[]
. on ne trouve pratiquement rien	4		[]
118 - Et du point de vue des distractions (cafés, terrains de boules, jardins publics...)			[]
. on trouve tout ce qu'on veut dans le quartier	1		[]
. c'est suffisant	2		[]
. c'est insuffisant	3		[]
. on n'y trouve rien d'intéressant	4		[]

119 - Comment qualifiez-vous votre état de santé ?

- . ma santé est excellente 1
- . j'ai quelques ennuis normaux à mon âge 2
- . ma santé m'empêche de faire ce que je voudrais 3
- . ma santé est mauvaise 4

120 - En ce qui concerne la marche, direz-vous ?

- . je marche normalement 1
- . je me fatigue vite 2
- . j'ai de la peine à marcher 3
- . il m'est très difficile de marcher 4

Pour ceux qui ont un conjoint :

121 - Et votre conjoint ?

- . il marche normalement 1
- . il se fatigue vite 2
- . il a de la peine à marcher 3
- . il lui est très difficile de marcher 4
- . il est impotent 5

122 - Est-ce que vous voyez bien ?

- . oui, sans lunettes 1
- . oui, avec des lunettes 2
- . pas très bien, même avec des lunettes 3
- . très mal, même avec des lunettes 4

123 - Actuellement, parmi les gens que vous fréquentez (en dehors du travail pour ceux qui travaillent) y a-t-il davantage de personnes de plus de 50 ans ou de moins de 50 ans ?

- . + de 50 ans : 1
- . - de 50 ans : 2

124 - A votre avis, à partir de quel âge devient-on vieux ?

125 - Vous êtes libre de ne pas répondre à la question qui suit, mais j'aimerais savoir quel est votre revenu mensuel ?

(revenu du ménage)

POUR TERMINER, JE VAIS VOUS DEMANDER DE FAIRE UN DERNIER PETIT EFFORT
POUR VOUS SOUVENIR DE VOS SORTIES DES HUIT DERNIERS JOURS

Dans les 8 derniers jours, combien de fois êtes vous allé (e)

Sinon, à quand remonte la dernière sortie

Voir des amis	dans le quartier				
	Ailleurs à Marseille				
Voir des parents	dans le quartier				
	Ailleurs à Marseille				
Dans des groupes, clubs ou associations	dans le quartier				
	Ailleurs à Marseille				
Promenade ou jardin public	dans le quartier				
	Ailleurs à Marseille				
Achats courants et alimentaires	dans le quartier				
	Ailleurs à Marseille				
Achats non alimentaires moins habituels	dans le quartier				
	Ailleurs à Marseille				

24

Dans les 8 derniers jours, combien de fois êtes vous allé (e)

sinon, à quand remonte la dernière sortie ?

Distractions et Activités culturelles (cinéma, théâtre bibliothèque)	dans le quartier				
	ailleurs à Marseille				
Spectacles	dans le quartier				
	ailleurs à Marseille				
Sportifs	dans le quartier				
	ailleurs à Marseille				
Endroits où vous avez l'occasion de rencontrer d'autres personnes (café, boules)	dans le quartier				
	ailleurs à Marseille				
Cultes, activités religieuses	dans le quartier				
	ailleurs à Marseille				
Docteur, soins médicaux	dans le quartier				
	Ailleurs à Marseille				

2 - QUELQUES RESULTATS BRUTS DE L'ENQUETE

* QUESTIONS DIVERSES : CADRE DE VIE & MOYENS DE TRANSPORT

- * Sexe : Hommes 48,5 %
Femmes 51,5 %
- * Vivent depuis plus de 10 ans à Marseille : 93,5 %
- * Vivent depuis plus de 10 ans dans le quartier: 78,5 %
- * Etage d'habitation :

R.d.C.	:	43,2	%
1er	:	23	%
2 ou 3 ^o	:	19,5	%
4 ou 5 ^o	:	8,75	%
6 ou 7 ^o	:	5	%
- * Situation de famille :

- Marié (ou vivant maritalement)	:	71,25	%
- Célibataire	:	7,5	%
- Veuf	:	15,5	%
- Divorcé ou séparé	:	5,5	%
Si veuf ou divorcé (84 pers.)			
- depuis plus de 10 ans	:	57,6	%
- depuis moins de 10 ans	:	36	%
- * Vivent

- seul		20,75	%
- uniquement avec le conjoint		51	%
- avec le conjoint et autres pers.		17	%
- avec de la famille ou des amis		10,25	%
- dans une collectivité		1	% (1)
- * Moyens de transport dont vous disposez :

- une voiture ("vous ou votre conjoint")		37,7	%
- un vélo		1	%
- un vélomoteur ou moto		6,5	%
- * Chez ceux qui n'ont pas de voiture, ont eu une voiture : 19 %
 Chez ces 19 % de "démotorisés", les principales raisons d'abandonner la voiture sont :

- je n'en avais plus besoin		15,2	%
- raisons de santé		28,3	%
- c'était trop cher		21,7	%
- autres		34,8	%
- * Ont le permis de conduire 36,25 %

(1) étaient, en principe, éliminés de l'échantillon.

* QUESTIONS CONCERNANT LE TRAVAIL

* Situation professionnelle actuelle

. Je travaille régulièrement	19,6	%
. Je suis au chômage	3,5	%
. Je suis à la retraite, mais j'ai une activité professionnelle Je suis à la retraite, mais je fais des petits travaux à l'occasion	3	%
. Je suis à la retraite et je ne travaille plus	42	%
. J'ai cessé de travailler longtemps avant la retraite	17,6	%
. Je n'ai jamais travaillé	14,3	%

Nota : Les questions qui suivent, concernant le travail, étaient posées soit sur le travail actuel, soit sur le travail passé (retraités, chômeurs) ; elles n'étaient pas posées à ceux qui ont arrêté longtemps avant la retraite ni à ceux qui n'ont jamais travaillé (qui représentent 31,9 % de l'échantillon).

* Salariés : 51,2 % - Indépendants : 12 %

. Agriculteurs	0,5	%	. Employés	18	%
. Patrons (industrie, commerce)	8,25	%	. Ouvriers	21,75	%
. Prof. libérales, cadres supérieurs	3,5	%	. Service	5,5	%
. Cadres moyens	5,75	%	. Artistes, clergé, armée, police	4	%

* Dans votre travail, étiez-vous (êtes-vous) amené (e) à répéter les mêmes tâches plusieurs fois de suite ou étaient (sont) elles variées ?

. Tâches répétitives	33,75	%
. Tâches variées	34,25	%

* Pouviez-vous organiser vous-même votre travail (par exemple décider de l'ordre dans lequel vous faisiez ce qu'il y avait à faire) ?

. Oui	38,75	%
. Non	21,5	%
. Ça dépendait	7,75	%

- * Aviez-vous des personnes sous vos ordres ?
 . oui : 28,5 %
- * S'il n'y avait pas de règles concernant l'âge de la retraite, préféreriez-vous la prendre :
 . plus tôt 20,25 %
 . plus tard 13,5 %
 . au même âge 22,75 %
 Retraite prise en dehors des réglementations normales 9,75%
- * Laquelle de ces phrases s'applique le mieux à vous ?
 . le soir je suis (j'étais) tellement fatigué(e) que je ne pensais qu'à aller dormir 36 %
 . le soir, je peux (je pouvais) encore bricoler ou faire d'autres choses qui m'intéressaient 30,75 %
- * En dehors de votre travail, avez-vous (aviez-vous) une ou plusieurs activités de loisirs régulières ?
 Oui : 23,75 %
 Classification de ces activités :
 . intérieur non "culturel" (bricolage...) 12,6 %
 . intérieur "culturel" (musique, lecture...) 15,2 %
 . extérieur non "culturel" (sport, week-end..) 53,7 %
 . extérieur "culturel" (théâtre, cinéma...) 10,5 %
 . voyages 3,2 %
- * Pour vous rendre à votre travail, quel moyen de transport utilisez vous ? (réponses pour 67,8 % de l'échantillon)
 . à pied 31,7 % . bus ou train 24,7 %
 . voiture (conduc.) 19,9 % . car de ramas. 2,2 %
 . voiture (passager) 1,5 % . taxi 0
 . 2 roues 8,9 % . travail à dom. 11 %
- * Durée moyenne du trajet :
 . moins de 10 mn 11,9 %
 . 10-20 mn 49,8
 . 20-30 mn 18,9
 . plus de 1/2 h. 18,9
- * Situation professionnelle du conjoint (réponses pour 71,5 % de l'échantillon)
 . il (elle) travaille régulièrement 22 %
 . il (elle) est au chômage 0,7 %
 . il (elle) est à la retraite, mais a une activité professionnelle ou fait des petits travaux à l'occasion 2,4 %
 . il (elle) est à la retraite et ne travaille plus 35,3 %
 . il (elle) a cessé de travailler depuis longtemps avant la retraite 13,3 %
 . il (elle) n'a jamais travaillé 26,2 %

* QUESTIONS CONCERNANT LES RELATIONS SOCIALES

	Y a-t-il des personnes que "vous voyez de manière assez régulière" ?			
	Parents		Amis	
	Quartier	Marseille	Quartier	Marseille
Réponse : OUI	52,25	61,25	47,25	35,7
Chez ceux qui ont répondu OUI, est-ce :				
. plutôt vous qui allez chez eux,	17,8	23,7	9,6	17,6
. plutôt eux qui viennent chez vous,	25	28,6	21,5	13,4
. à peu près aussi souvent l'un que l'autre	54,3	46,9	54	59,2
. autres	2,9	0,8	13,9	9,9

* Y a-t-il dans le quartier d'autres personnes que vous rencontrez de façon amicale ? oui : 84,25 %

Et ailleurs dans Marseille ? oui : 29,5 %

* Y a-t-il d'autres parents et amis qui habitent Marseille et que vous ne voyez pratiquement pas ?

oui : 34,5 %

Et s'ils habitaient plus près, les verriez-vous plus souvent ?

oui : 23,75 %

* Participez-vous à des groupes, clubs ou associations ?

oui : 16,25 %

Nous ne reprenons pas ici toutes les questions concernant les déplacements et les activités dont il est largement question dans le rapport.

* QUELQUES QUESTIONS D'OPINION

Questionnaire page suivante.

* Les plus graves inconvénients du bus :

	Important	Sans importance	Inconvénient le plus gênant
Escaliers de la maison	8,65 %	70,25 %	5,7 %
Aller jusqu'à l'arrêt du bus	17,5	78,75	1,1
Marcher dans la foule	55,75	40,50	6,9
Traverser les murs	36	60	5,2
Attendre le bus	72,5	23,5	22,5
Risque de rester debout dans le bus	58,5	37,5	13,7
Prix élevé du bus	72	24	37,6
Fatigue causée par tous les déplacements	42,25	53,75	4,7
Complicé	29	66,5	2,4
Quel bus et où ?	22	73,5	

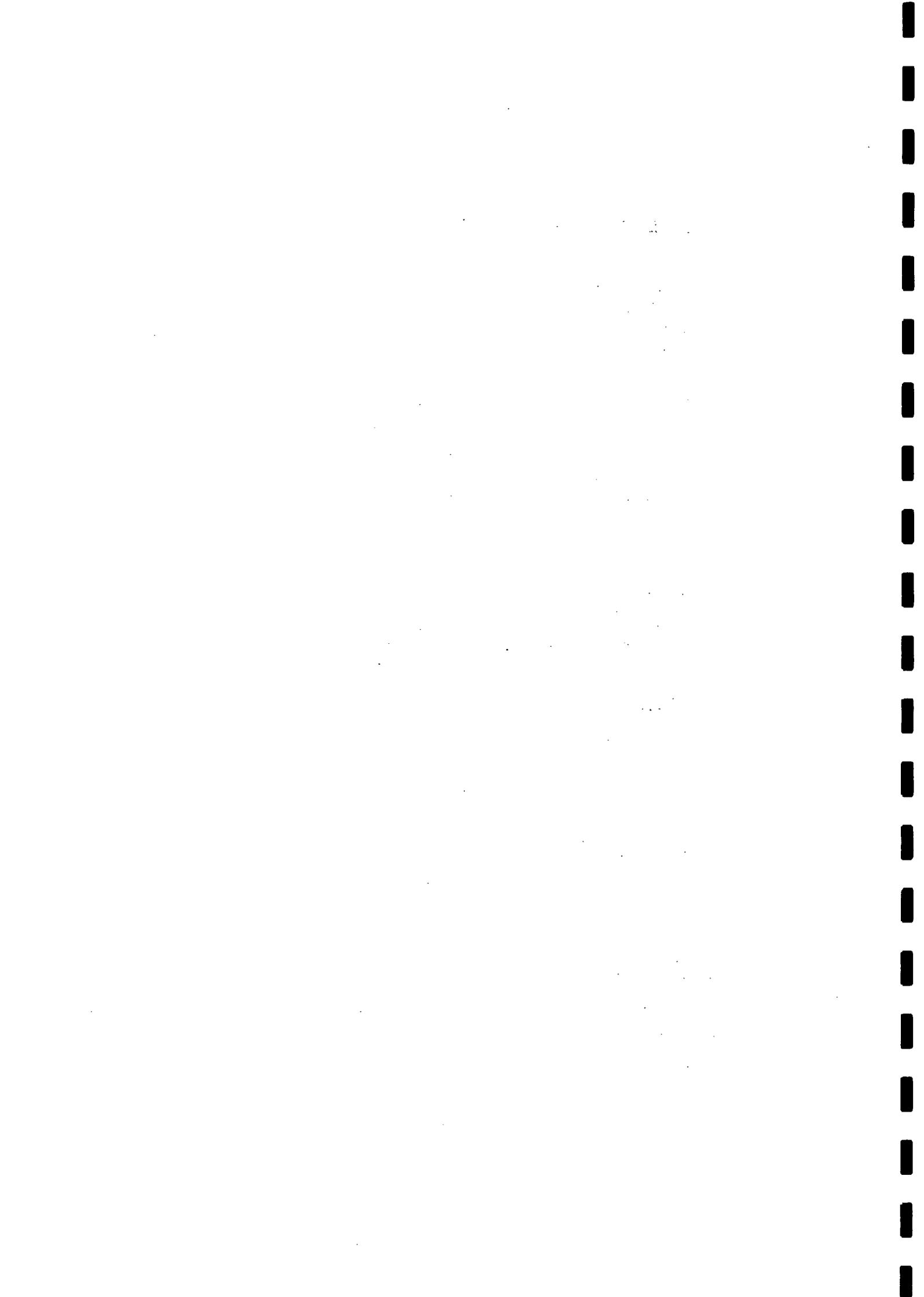
* Opinion sur les commerces de quartier :

- . On trouve tout ce qu'on veut dans le quartier : 70,1 %
- . On ne trouve que les choses courantes : 26,3
- . On ne trouve pas grand'chose, presque rien : 3,5

Je vais vous lire un certain nombre de phrases.
 Vous me direz simplement, sans trop réfléchir, si vous êtes plutôt d'accord ou plutôt pas d'accord, avec ces phrases .

	d'accord	pas d'accord
85 - Il est de plus en plus difficile de rencontrer des gens avec lesquels on puisse parler	65 %	32,3 %
86 - Au cinéma, les films qu'on peut voir sont de moins en moins intéressants	65,5	3,75
87 - Toute la vie est menée par le hasard, et on n'y peut rien	67,5	26
88 - Je ne fais plus de projets d'une année sur l'autre	72,75	26,5
89 - Il est important de faire des efforts pour être toujours bien mis	79,75	19,25
90 - On ne peut avoir confiance en personne	53,75	42
91 - Quand j'ai envie de sortir, il y a toujours quelque part où aller	81,25	16,25
92 - Il y a des endroits où j'aimerais bien aller, mais je n'ai pas envie de sortir	52,75	43,5
93 - Il faut vivre sans s'occuper des gens	71,75	27
94 - J'aime mon quartier, parce que j'y connais tout le monde et tout le monde m'y connaît	71	26,5
95 - Quand on reste dans son quartier, on ne se change pas les idées	57,5	38,5
96 - Je suis attaché (e) à mon quartier	83,25	15,5
97 - Je n'aime pas acheter dans un magasin que je ne connais pas	55,5	40,75
98 - Au centre, il est agréable de voir du monde aller et venir	60	38,5
99 - Si on veut acheter moins cher, il vaut mieux aller au centre	57,75	37,75
100 - C'est un des avantages du centre que d'y trouver beaucoup de choix	83,75	14
101 - Il y a trop de monde dans le centre pour que ce soit agréable	75	22,75
102 - Je n'aime pas aller dans le centre parce qu'il a beaucoup changé	42,75	52,5
103 - C'est agréable de se promener à pied dans le centre	45	51,5
104 - Dans le quartier, ici, on peut trouver tout ce qui se trouve dans le centre	71,75	27,5
105 - On n'est nulle part aussi bien qu'à la maison	86	12,75
106 - Quand je suis chez moi, j'ai toujours quelque chose à faire	93,75	6,25
107 - Il y a des moments où j'ai envie d'être ailleurs qu'à la maison	47,75	50,25
108 - En restant trop chez soi, on s'encroûte	69	30,25
109 - Quand je n'ai rien de précis à faire, j'aime bien sortir	63,25	34,5
110 - J'aime voir ce qui se passe dans la ville	44	54
111 - Quand je ne suis pas obligé (e) de sortir, j'aime bien rester chez moi	89,25	9
112 - Rien que de penser au trajet, il m'arrive de ne pas sortir	61,25	37,75
113 - Je sortiraï plus souvent si les temps de trajet étaient plus courts	59,25	38,5
114 - Je préfère me passer de sortir plutôt que de me trouver dans des embouteillages	77,5	21
115 - Quand j'ai envie d'aller quelque part, ce n'est pas le trajet qui m'en empêche	68,75	30

- * Opinion sur les distractions (cafés, terrains de boules, jardins publics, ...)
- . On trouve tout ce qu'on veut dans le quartier : 11,1 %
 - . C'est suffisant : 23,8
 - . C'est insuffisant : 20,7
 - . On n'y trouve rien d'intéressant : 44,4
- * Qualification de l'état de santé :
- . Ma santé est excellente : 20,5 %
 - . J'ai quelques ennuis normaux à mon âge : 38,75
 - . Ma santé m'empêche de faire ce que je voudrais: 24
 - . Ma santé est mauvaise : 16,5
- * Pratique de la marche :
- . Je marche normalement : 53,8 %
 - . Je me fatigue vite : 22,5
 - . J'ai de la peine à marcher : 13,9
 - . Il m'est très difficile de marcher : 9,8
- * Accuité visuelle :
- . J'y vois sans lunettes : 12,1 %
 - . Je vois bien avec des lunettes : 75,6
 - . Je n'y vois pas très bien, mal ou très mal, même avec des lunettes : 12,3
- * Niveau d'âge des personnes fréquentées :
- + de 50 ans : 65,75 % - de 50 ans : 23,25 %
- * Revenus du ménage :
- | | |
|---|---|
| moins de 500 F/mois : 2,5 %
500-1000 : 12,75
1000-1500 : 15
1500-2000 : 11 | 2000-3000 : 13 %
3000-5000 : 4,25
Plus de 5000 : 2
Pas répondu: 39,5 |
|---|---|



ANNEXE IIFIABILITE DES QUESTIONS
POSEES EN TERMES D'HABITUDES

L'avantage essentiel des questions en termes d'habitudes dans les recueils de données concernant les sorties, les activités et les déplacements réside dans la richesse de l'information recueillie : chaque sujet peut être caractérisé par l'intensité avec laquelle il accomplit tel ou tel comportement. La critique essentielle formulée à l'encontre de ce mode de recueil des données concerne la véracité des résultats obtenus : peut-on considérer comme correcte l'estimation des fréquences effectuées par les enquêtés ?

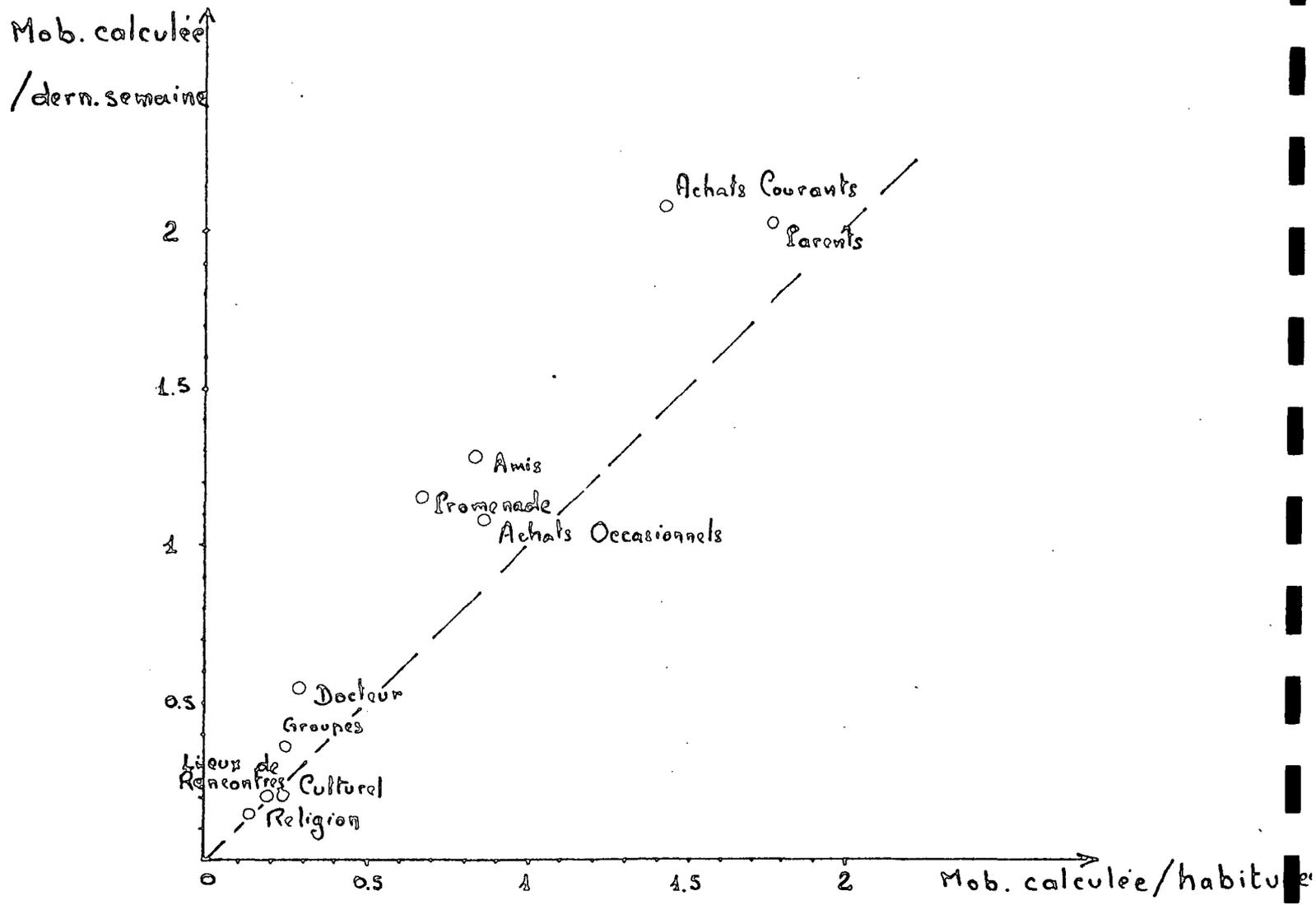
Pour répondre à cette question nous devons comparer les réponses des sujets en termes d'habitudes aux réponses à d'autres questions considérées comme plus fiables. L'idéal serait d'établir cette comparaison avec les sorties ou les activités réalisées la veille (c'est ce que nous ferons dans l'étude engagée à Dijon) mais nous ne disposons pas de ces données dans notre enquête. Par contre, pour chaque activité nous avons demandé "Combien de fois l'avez-vous réalisé dans les huit derniers jours" et, à ceux qui ne l'avaient pas réalisé, "La dernière fois, c'était quand ?"

A l'aide de ces questions nous proposons deux formes de tests des questions posées en termes d'habitudes ("en moyenne, combien de fois par jour, par semaine, par mois ou par an, faites-vous ...").

1 - COMPARAISON ENTRE LES HABITUDES ET LES SORTIES DANS LES HUIT DERNIERS JOURS

Sur l'ensemble de l'échantillon on peut calculer la fréquence individuelle-moyenne-hebdomadaire d'une activité à partir des questions portant sur les huit derniers jours et à partir des questions en termes d'habitudes (en divisant par 4,3 notre indice de mobilité qui correspond à peu près à une fréquence mensuelle).

Les résultats ci-contre montrent que l'écart entre les deux modes de calcul croît avec la fréquence, la valeur calculée avec notre indice de mobilité apparaissant plus faible que celle calculée sur la dernière semaine. Ce résultat n'est pas



étonnant et ce résultat tient en partie au mode de calcul de l'indice qui atténue le poids des fréquences élevées (voir la loi de composition utilisée page 22).

Ce premier test nous paraît assez rassurant sur l'utilisation des questions en termes d'habitudes.

2 - CALCUL DES FREQUENCES D'ACTIVITES A PARTIR DES QUESTIONS EN TERMES D'HABITUDES ET DES QUESTIONS PORTANT SUR LA DERNIERE SEMAINE ET LA DERNIERE FOIS

Nous avons représenté les résultats en fréquence cumulée.

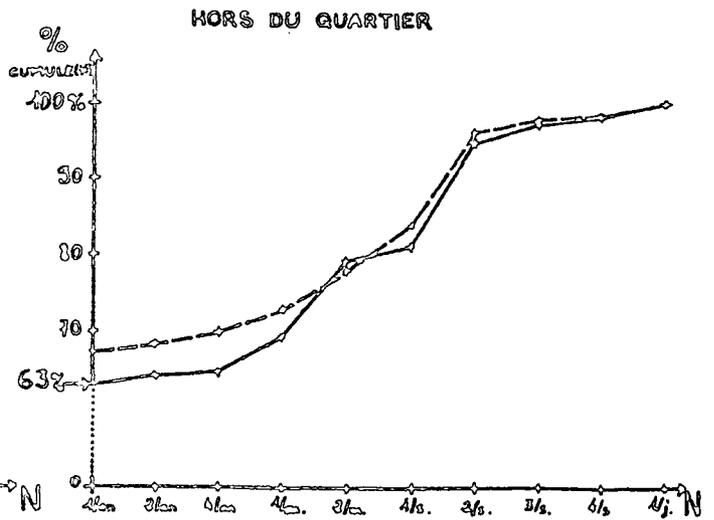
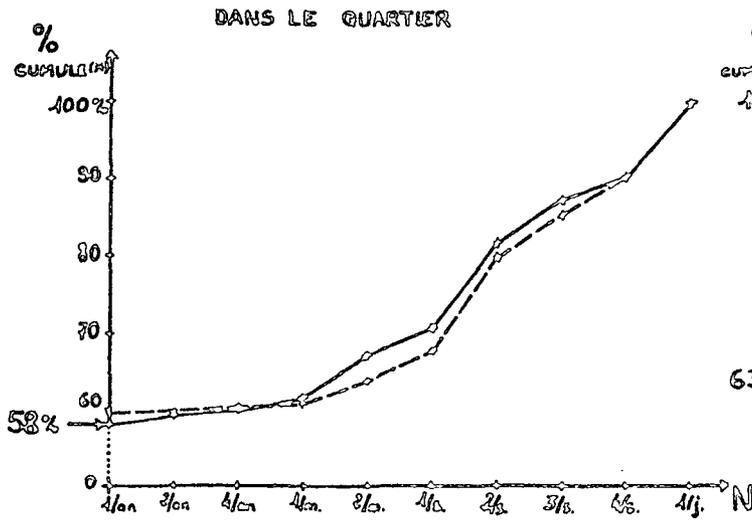
On est tout d'abord frappé par la grande proximité des deux distributions. Les écarts observés sont particulièrement faibles eu égard aux approximations du "modèle" qui les génère. Nous retiendrons donc, que globalement, sur l'ensemble de l'échantillon, l'estimation des fréquences de sorties que l'on peut faire à partir de questions portant sur la dernière semaine et sur la dernière fois est très voisine de ce que l'on obtient par des questions directes en termes d'habitudes.

Ce résultat constitue donc une première validation de ces questions en termes d'habitudes. Précisons ci-après la manière dont nous avons opéré ce test.

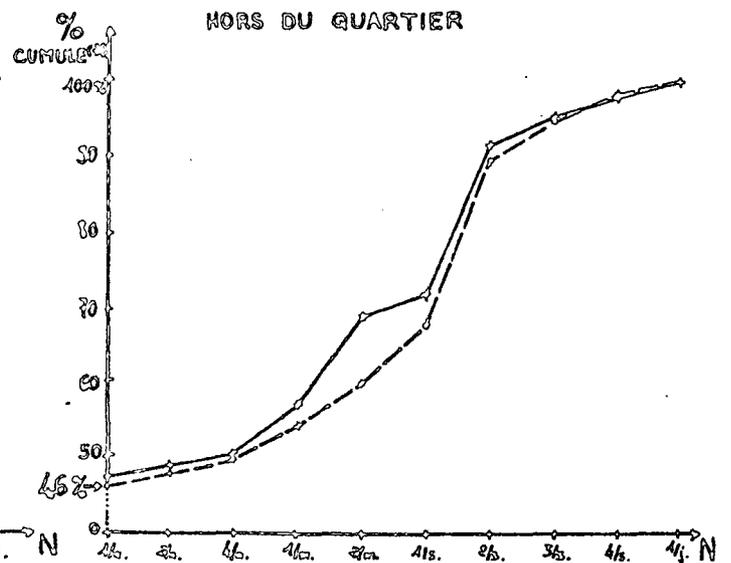
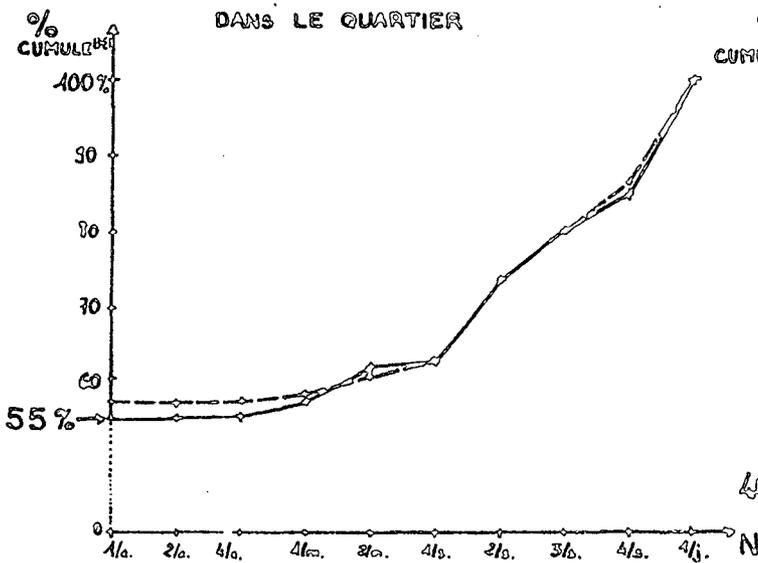
2 - 1 Rappel des codes utilisés

- Questions en termes de fréquence

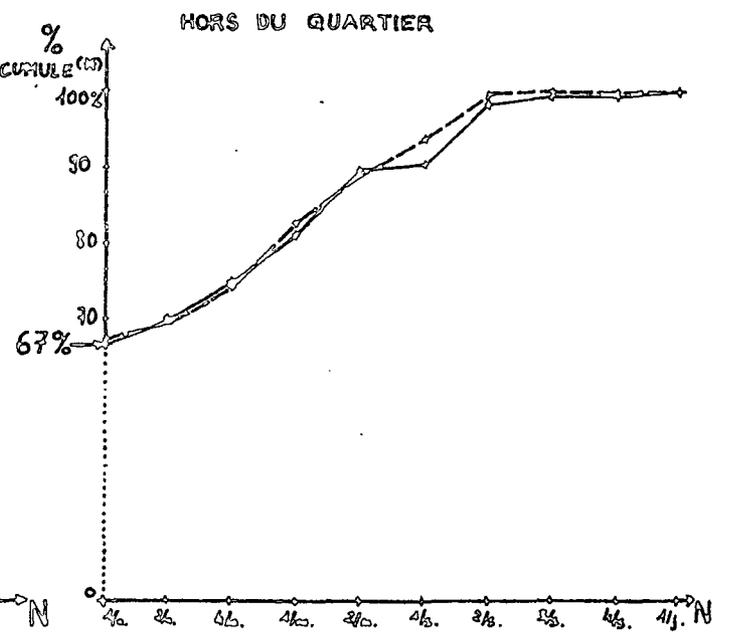
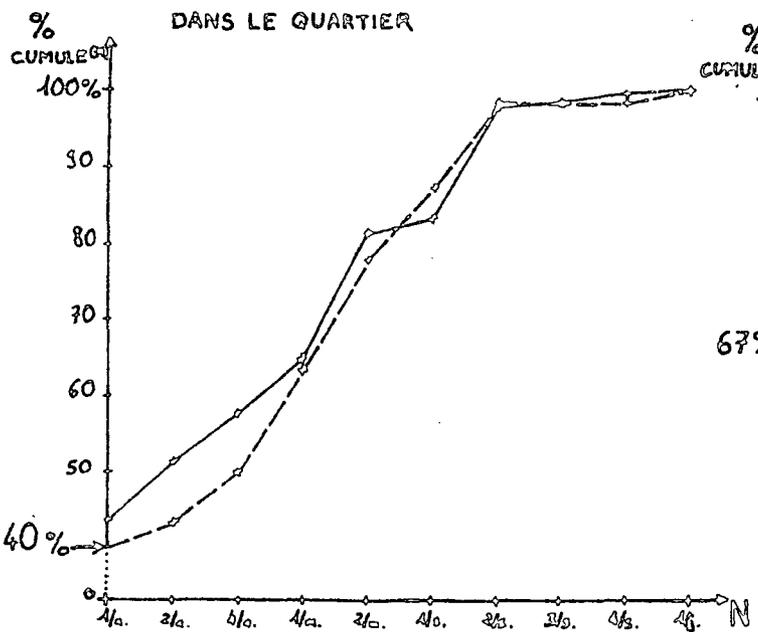
Code	0	1	2	3	4	5	6	7
Signif.	Jamais	1 à 4 f/an	5 à 9 f/an	10 f/A ou 1f/M	2 à 4 f/M	1 f/S	2 ou 3 f/S	4 et +
Valeur	n0	n1	n2	n3	n4	n5	n6	n7



VISITE AUX PARENTS



DOCTEUR



(*) % CUMULÉ = Pourcentage de personnes effectuant moins de N fois le type d'activité considéré.

— Calculé à partir des questions en termes d'habitude

- - - Calculé à partir des questions portant sur la dernière semaine ou la dernière fois que la personne a effectué l'activité considérée

- Question du type : Combien de fois la dernière semaine ?

Code	0	1	2	3	4	5	6	7
Signif.	Jamais ou pas de réponse	1 f.	2 f.	3 f.	4 f.	5 f.	6 à 10	plus de 10
Valeur	NO	N1	N2	N3	N4	N5	N6	N7

- Question du type : La dernière fois, c'était quand ?

Code	0	1	2	3	4	5	6	7	9
Signif.	non réponse	8 à 10 j	moins de 15j	15 j à 1 M	1 à 3 M	3 à 6 M	6 à 12 M	+ de 12 M	pas concerné
Valeur	K0	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K9

2 - 2 Test de cohérence proposé

On part des valeurs n_i en les distribuant sur les catégories correspondant à N_i et K_i . Pour faire cette distribution on suit les étapes suivantes :

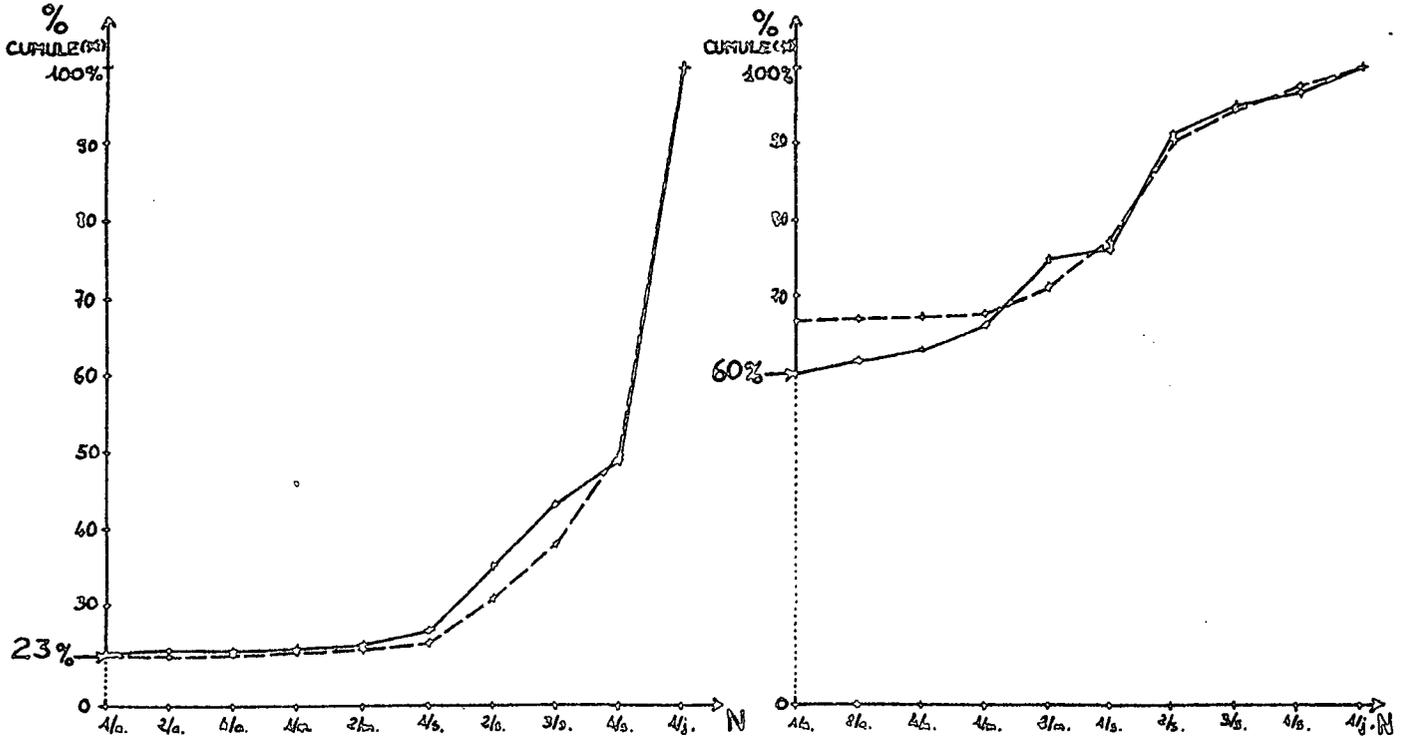
- dans chaque classe de n_i on redécompose en groupe plus fin et égaux sur chaque fréquence élémentaire (ex ; on dira : $\frac{n_1}{4}$ font la sortie une fois par an, $\frac{n_1}{4} 2 f/A$; $\frac{n_1}{4} 3 f/A$; $\frac{n_1}{4} 4 f/A$)
- chacune de ces nouvelles classes de fréquence est distribuée sur les N_i et K_i , en postulant la régularité dans la distribution des sorties.
- lorsque les classes de n_i sont proches des classes K_i ou N_i on admet une certaine variance (par exemple n_5 sera distribué à 70 % en N_1 , 15 % en N_2 , 7,5 % en K_1 7,5 % en K_2)

ACHATS COURANTS

37 bis

DANS LE QUARTIER

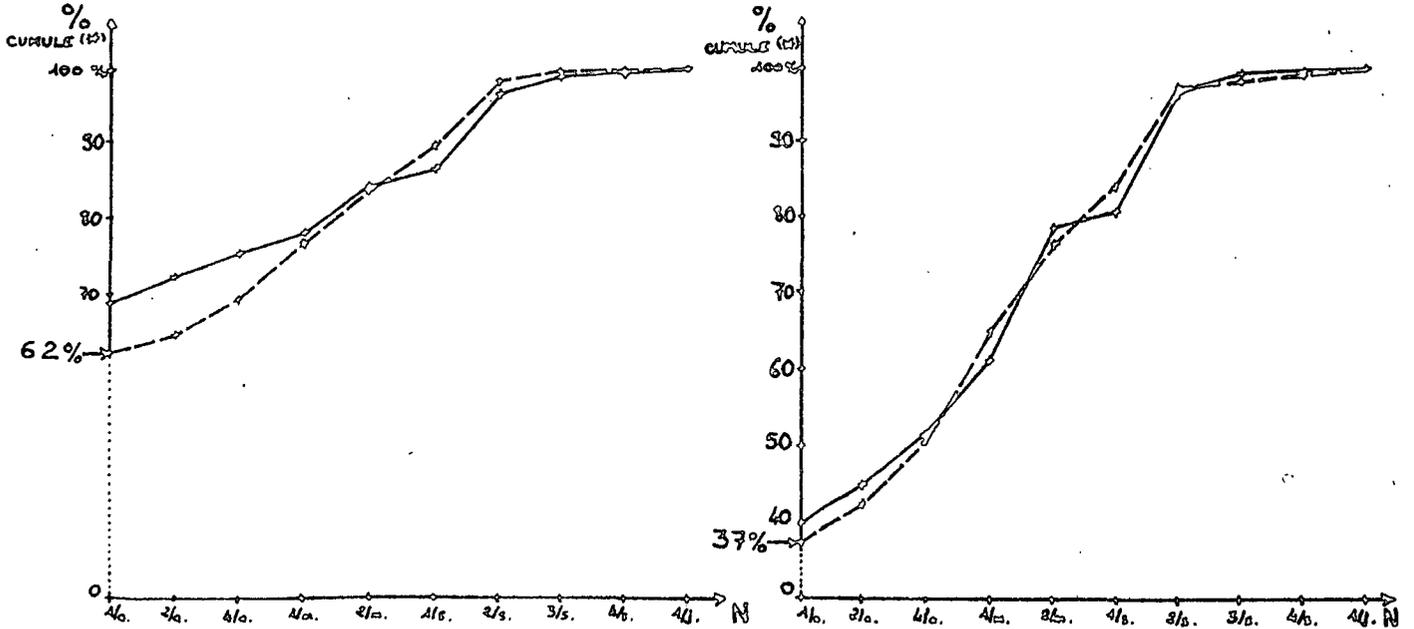
HORS DU QUARTIER



ACHATS OCCASIONNELS

DANS LE QUARTIER

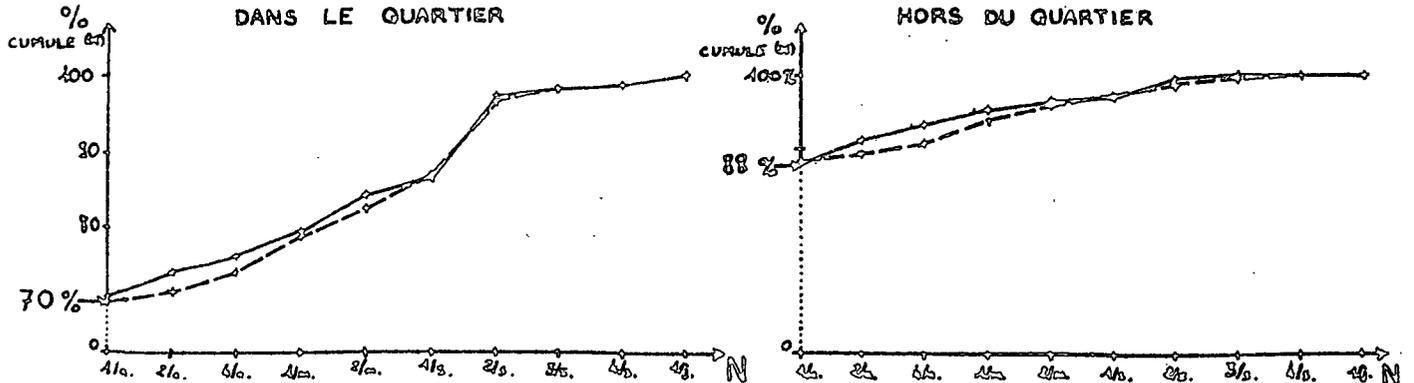
HORS DU QUARTIER



RELIGION

DANS LE QUARTIER

HORS DU QUARTIER



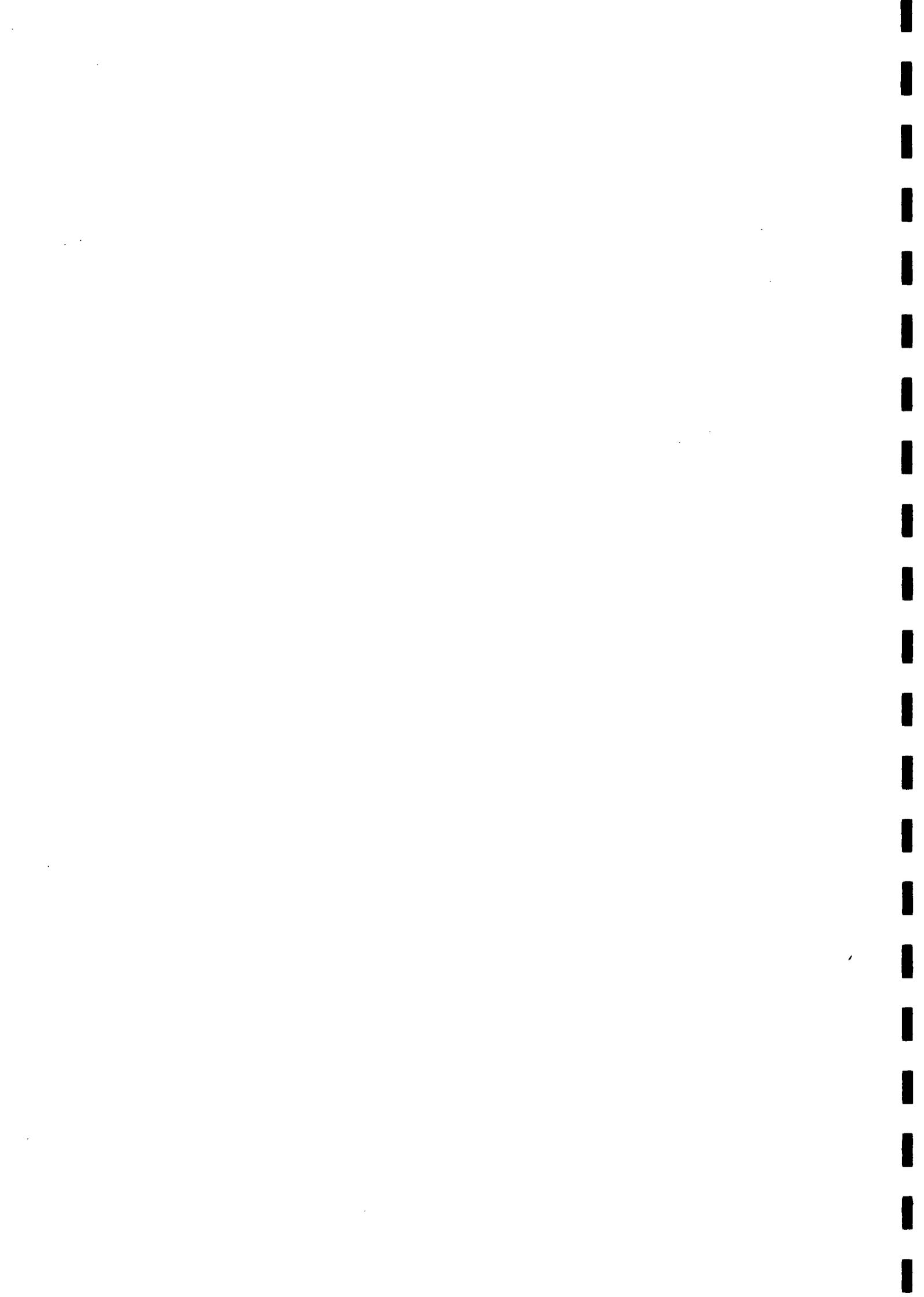
(N) % CUMULÉ = Porcentaje de personas afectuando menos de N fois le type d'activité considérée.

— Calculé à partir des questions posées au moment d'habiter

- - - Calculé à partir des questions posées sur la dernière semaine ou la dernière fois que la personne a effectué l'activité considérée

Sans développer les calculs basés sur ces principes on arrive à proposer comme test de cohérence entre les deux séries de questions : la comparaison des deux distribution :

1	$K7 + K0$	$n0$
2	$K6$	$0,13 n1$
3	$K5$	$0,26 n1$
4	$K4$	$0,40 n1 + 0,44 n2$
5	$K3$	$0,10 n1 + 0,28 n2 + 0,50 n3$
6	$K1 + K2$	$0,05 n1 + 0,14 n2 + 0,25 n3 + 0,35 n4 + 0,15 n5$
7	$N1$	$0,05 n1 + 0,14 n2 + 0,25 n3 + 0,65 n4 + 0,7 n5 + 0,1 n6$
8	$N2$	$0,15 n5 + 0,45 n6$
9	$N3$	$0,45 n6 + 0,10 n7$
10	$N4 + N5 + N6 + N7$	$0,9 n7$



ANNEXE III

MOTORISATION ET DEMOTORISATION DES PERSONNES AGEES

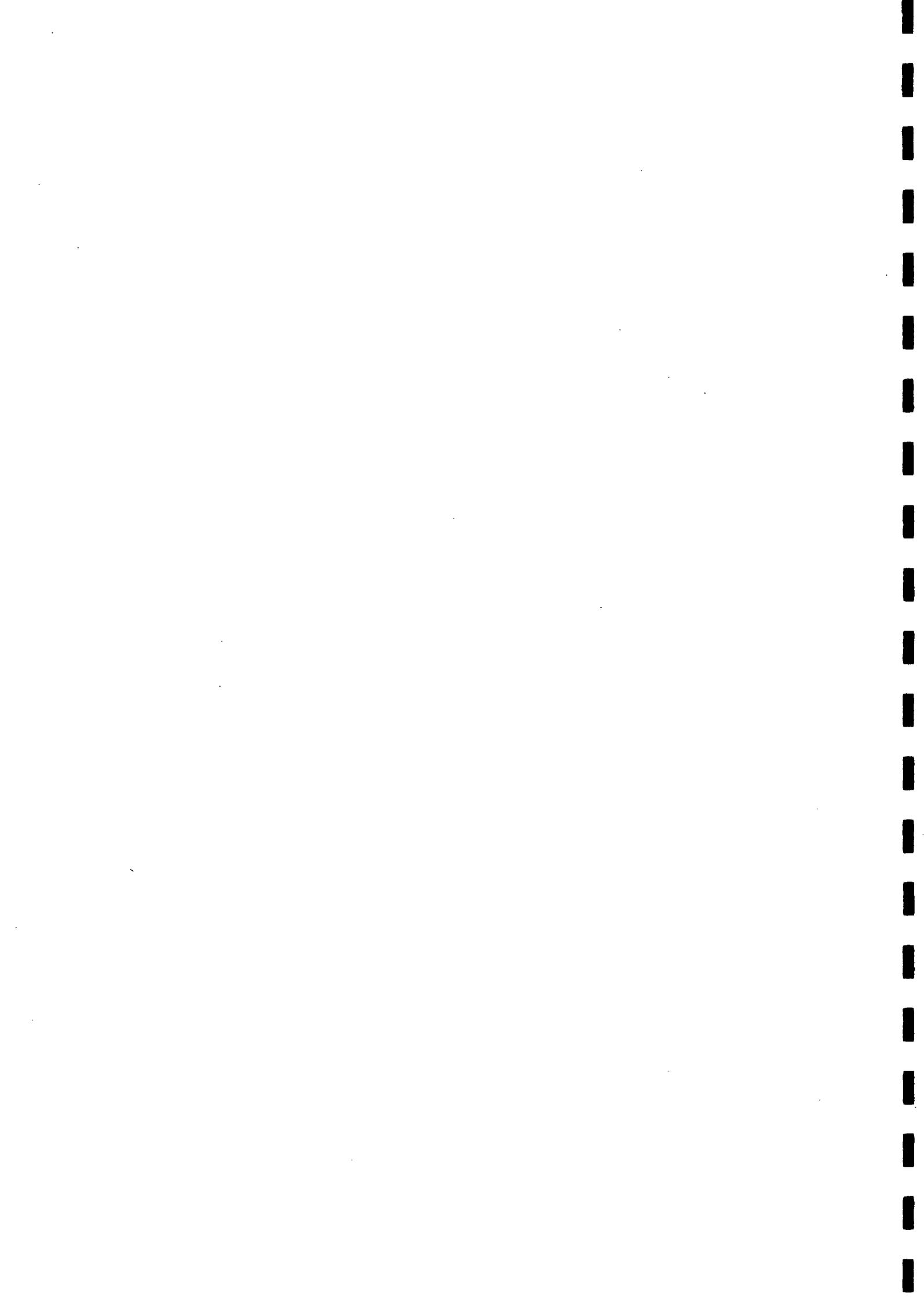
La démotorisation et ses relations à la mobilité sont des domaines mal connus, c'est pourquoi nous rassemblons dans cette annexe les quelques éléments que nous avons rassemblés à ce sujet.

Si nous revenons au graphique de la page 16 nous voyons que la part des personnes appartenant à un ménage "démotorisé" augmente légèrement avec l'âge, mais surtout que la part des ménages jamais motorisés varie fortement dans cette tranche d'âge; ce qui signifie déjà que la motorisation traduit autant un phénomène de génération que d'âge proprement dit.

Si maintenant nous étudions la démotorisation dans le sous-échantillon des ménages qui ont été motorisés nous constatons un développement très important de la démotorisation avec l'âge; bien que les effectifs soient faibles (47 personnes démotorisées + 151 encore motorisées = 198 personnes qui ont été motorisées) cette évolution est très nette, comme le montre le tableau ci-dessous.

	55-60 ans	60-65 ans	65-70 ans	70-75 ans
Effectif des personnes qui sont ou ont été motorisées	65	69	44	30
Part de celles qui sont démotorisées	11%	27%	20%	50%

On serait donc tenté de parler d'un effet de génération en ce qui concerne la motorisation proprement dite et d'un effet d'âge pour la démotorisation. Il ne semble pas que cet effet de l'âge puisse se réduire à la coupure de la retraite puisque c'est après 70 ans que la proportion de démotorisés croît fortement.



La démotorisation ne semble pas s'accompagner d'une chute de la mobilité hors quartier : les personnes démotorisées et celles qui ont encore une voiture ont des mobilités moyennes très voisines (4,64 chez les motorisés, 4,84 chez les démotorisés), et nettement plus fortes que celle des personnes appartenant à un ménage n'ayant jamais eu de voiture.

Deux interprétations sont possibles. Premièrement on peut supposer que la possession d'une voiture permet un apprentissage de la mobilité, apprentissage dont les effets se maintiendraient même lorsqu'on a renoncé, pour des raisons diverses à son véhicule. Deuxièmement, il se peut que l'achat d'une voiture, surtout à une époque où cela n'était pas aussi courant qu'aujourd'hui, résultait d'une volonté de mobilité, soit par goût, soit à cause d'un mode de vie qui entraîne des déplacements nombreux, volonté de mobilité qui resterait aussi bien chez ceux qui conservent leur voiture que chez ceux qui l'abandonnent. Dans ce cas les raisons de démotorisation ne seraient pas simplement le négatif des raisons d'achat, mais résulteraient de facteurs spécifiques à la situation des personnes âgées, facteurs qui n'affecteraient pas la mobilité elle-même.

Cette hypothèse est renforcée par le fait que sur les 47 personnes qui sont démotorisées, 7 seulement déclarent avoir abandonné leur voiture parcequ'elles n'en avaient plus besoin (13 pour raison de santé, 10 parce que c'est trop cher et 18 autres raisons diverses).

Ces quelques remarques nous suggèrent qu'une étude centrée sur la démotorisation pourrait éclairer d'un jour nouveau la relation entre motorisation et mobilité.



ANNEXE IV - UTILISATION DE L'ANALYSE GRAPHIQUE

L'analyse des relations entre activités prises deux à deux (cf. chapitre II) n'a pas donné de résultats très frappants. En dehors de la constatation que la plupart de ces corrélations étaient positives, et aucune négatives, nous avons simplement vu apparaître deux groupes d'activités nettement reliées entre elles, celles qui expriment la sociabilité et les achats. Mais on peut se demander si autre chose ne pourrait pas apparaître lorsqu'on considère non pas les relations deux à deux mais l'ensemble des activités. Est-il possible de mettre en évidence des groupes de sujets dont la structure des activités serait voisine ?

Nous avons utilisé pour cela la méthode graphique qui, partant d'une représentation visuelle des données, essaie au moyen de manipulations guidées par la recherche de similitudes perçues entre sujets de rapprocher ceux dont les comportements se ressemblent, et de constituer ainsi des groupes relativement homogènes. Plus précisément, nous avons eu recours à la technique dite du "fichier-image". Chaque sujet est représenté par une fiche, où une position est prévue pour chaque activité. Un trait noir proportionnel à l'importance de celle-ci y est reporté, de telle sorte qu'il apparaisse sur la tranche de la fiche. Lorsque toutes les fiches sont regroupées, le comportement de chaque sujet est ainsi visualisé, et, les fiches étant libres, on peut les permuter comme on le désire pour faire apparaître des similitudes. Dans ces opérations, la perception réalise des "approximations", puisqu'on peut ainsi regrouper des fiches qui visuellement se ressemblent sans être identiques. (1)

(1) Pour un exposé complet de la méthode on pourra se référer à J.BERTIN, sémiologie graphique.



- 1 AMIS -Q-
- 2 AMIS -M-
- 3 PARENTS -Q-
- 4 PARENTS -M-
- 5 GROUPEs -Q-
- 6 GROUPEs -M-
- 7 PROMENADEs -Q-
- 8 PROMENADEs -M-
- 9 ACHATS COURANTS -Q-
- 10 ACHATS COURANTS -M-
- 11 ACHATS OCCASIONNELS -Q-
- 12 ACHATS OCCASIONNELS -M-
- 13 CULTURE -Q-
- 14 CULTURE -M-
- 15 SPORTS -Q-
- 16 SPORTS -M-
- 17 RENCONTRES -Q-
- 18 RENCONTRES -M-
- 19 RELIGION -Q-
- 20 RELIGION -M-
- 21 DOCTEUR -Q-
- 22 DOCTEUR -M-

Plusieurs de ces manipulations ont été tentées. A titre d'exemple on trouvera ci-contre une des images obtenues. On voit se dégager quelques groupes (séparés par des traits noirs). On y remarque l'importance, évidente, des achats courants, qu'on retrouve presque chez tous même chez ceux qui ne font presque rien d'autres. La promenade et la fréquentation des parents viennent ensuite, puis dans l'ordre la fréquentation des amis, la fréquentation des groupes, celle du cinéma ou des spectacles sportifs, des cafés (lieux de rencontre) et de l'église. Il ne s'agit pas d'une véritable échelle hiérarchique, mais d'une tendance qui permet de distinguer des groupes.

Il faut reconnaître que l'on peut obtenir des images différentes à partir des mêmes données, et que, les groupes que nous avons distingués ne constituent pas de véritables types nettement différents les uns des autres. Le fait que peu de personnes dans notre échantillon, n'ont que peu d'activités vient confirmer l'existence de corrélations deux à deux positives, mais apporte peu en plus.

Certes, le nombre de configurations possibles est très grand (sans même tenir compte des différences de fréquences, en se bornant à la distinction pratique l'activité/ne la pratique pas, on pourrait avoir $2^{14} = 16\ 384$ configurations) comparé à notre échantillon de 400 personnes. Peut-être si celui-ci avait été plus important, des groupes auraient pu apparaître. Tout ce que nous pouvons dire, c'est que ces groupes, s'ils existent, sont nombreux et divers. Il n'y en a certainement pas d'importants qui regrouperaient une proportion notable des personnes âgées.

Ce résultat ne nous semble pas entièrement négatif : on aurait en effet pu faire l'hypothèse que de tels groupes existent, que les personnes âgées se répartissent selon un petit nombre de "types" du point de vue de la structure de leurs activités. Ce n'est pas le cas, la diversité est importante (1).

(1) Ce travail a été réalisé par Anne de CHALONGE stagiaire au laboratoire de graphique de l'EHESS dirigé par J.BERTIN.

