Femmes et hommes retraités : des figures urbaines de mobilité circulante

Monique Haicault, Sylvie Mazzella

▶ **To cite this version:**

Monique Haicault, Sylvie Mazzella. Femmes et hommes retraités : des figures urbaines de mobilité circulante. Recherches féministes [revue interdisciplinaire francophone d'études féministes], 1996, Les âges de la vie, 9 (2), pp.137-146. 10.7202/057891ar . hal-01220562

HAL Id: hal-01220562
https://amu.hal.science/hal-01220562

Submitted on 26 Oct 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

érudit
www.erudit.org

Article

« Femmes et hommes retraités : des figures urbaines de mobilité circulante »

Monique Haicault et Sylvie Mazzella

Recherches féministes, vol. 9, n° 2, 1996, p. 137-146.

Pour citer cet article, utiliser l'information suivante :

URI: http://id.erudit.org/iderudit/057891ar

DOI: 10.7202/057891ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. *Érudit* offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : info@erudit.org

Document téléchargé le 26 octobre 2015 10:05

NOTES DE RECHERCHE

Femmes et hommes retraités: des figures urbaines de mobilité circulante

Monique Haicault et Sylvie Mazzella

La présente note de recherche porte sur la démarche, les hypothèses et quelques premiers résultats d'une recherche en cours sur la mobilité circulante urbaine et périurbaine d'une population de personnes retraitées de moins de 70 ans, habitant Marseille.

Certes, le thème de la mobilité quotidienne des personnes retraitées est un thème relativement travaillé, notamment aux États-Unis, mais nous nous proposons de l'aborder différemment ici dans la mise en corrélation de trois directions d'analyse, soit la sociologie des classes d'âge, la sociologie des rapports sociaux de sexe et la sociologie urbaine.

Tout d'abord, au sein d'un courant récent en sociologie des classes d'âge qui reconsidère une catégorie sociale trop souvent homogénéisée, les plus de 60 ans, nous mettons en évidence une génération historiquement singulière en France, intermédiaire entre la vie active et la vieillesse autour de l'âge charnière de 70 ans.

De plus, nous étudions la mobilité quotidienne sous l'angle des différences entre les sexes, rarement observée pour cet âge de la vie.

Enfin, notre conception de la mobilité qualifiée de plurimobilité prend place dans un courant actuel de recherche qui reconsidère cette notion clé de la sociologie urbaine. Elle se démarque de la conception classique de la mobilité élaborée par l'École de Chicago. Focalisée sur l'aire urbaine segmentée, celle-ci partait des espaces locaux pour rencontrer les groupes sociaux. En privilégiant les déplacements périodiques et occasionnels dans la ville, leur fréquence et leurs motifs, nous proposons de partir des acteurs et des actrices pour rencontrer des territoires pratiqués. Principe même de l'urbanité, en tant «qu'expérience et connaissance de la ville» (Tarrius 1992), la plurimobilité n'est donc pas conçue comme déterminée par un territoire fixe, ni pour autant déspatialisée dès lors que les pratiques des acteurs et des actrices s'inscrivent concrètement dans la ville et contribuent en retour à modifier l'espace. À la suite de Georges Amar et d'Alain Tarrius, la ville est pensée comme mouvement, «système de mouvements», «territoire circulatoire», et non plus seulement comme organisation territoriale, juxtaposition de localisations.

L'espace est pris comme ordre de coexistence des acteurs et des actrices aux identités plurielles, toutes, toujours sexuées. On est sorti de la conception de l'acteur ou de l'actrice anonyme des années 70, réduit ou réduite à sa force de

travail, qui limitait alors la mobilité aux trajets domicile-travail, ou encore celle des années 80, centrée davantage sur les trajectoires résidentielles.

Grâce au mouvement des femmes dans le champ scientifique, l'expérience sociale urbaine concrète des actrices dans leur propre temporalité a été prise en considération, impulsant un nouveau champ de recherche sur l'habitat et les modes de vie. En France, des appels d'offres (ATP, Socio-économie des transports 1977; Plan construction et Plan urbain 1980), reliés à d'importants colloques à Vincennes, «Les femmes et l'espace» (1978); à Toulouse, «Femmes, féminisme et recherches» (1982), ont marqué pourtant des avancées qui sont restées longtemps sans lendemain. Ces champs de recherche ont cependant incontestablement enrichi la notion de mobilité. Devenue plurielle, diversifiée par les temps sociaux et les temporalités des pratiques, dans les lieux interreliés de la production et de la «reproduction», elle a contribué à ébranler la coupure espaces privés/espaces publics. L'arbitraire de sexe et le caractère idéologique de cette séparation avaient conduit à légitimer la relégation d'objets de recherche dans un univers clos, un non-lieu de science : le domestique et la sphère de la reproduction renvoyés au privé, la socialisation familiale renvoyée au naturel, les espaces-temps sexués au non-pensé.

L'accession des femmes au travail, à la ville, à l'espace public, à la consommation des biens culturels a donc progressivement sexué et modifié la notion de mobilité urbaine, la dégageant enfin du contenu unidimensionnel domicile-travail.

Présentation de la recherche

L'objet de la recherche vise à construire, par combinaisons successives, des formes circulantes de déplacement dans la ville. Elles expriment un «mode de ville» (Roulleau-Berger 1991) par la combinaison de trois dimensions reliées. La première correspond au périmètre couvert sur quatre zones significatives de l'espace urbain : le quartier, le centre-ville, l'espace entre les quartiers et la couronne large des communes environnant l'agglomération, en jouant également sur le repérage des zones non fréquentées qui dessinent des ombres. La deuxième dimension constitutive de la forme de mobilité prend en considération les moyens utilisés : transports collectifs, voiture, marche à pied, permettant d'élaborer une typologie des usagers et des usagères. Enfin, comme troisième dimension, les motifs des déplacements et leur fréquence enrichissent cette approche.

Nous prétendons mettre aussi en évidence des figures sociologiques de mobilité. Conçues comme la rencontre entre une configuration de pratiques urbaines (formes et typologie des usagers et des usagères) et des facteurs sociaux d'identification, elles sont ensuite complétées par des comportements relevant du mode de vie recomposé à cet âge de la vie. Dans l'ordinaire des jours, comment s'exprime au travers des mouvements circulants, ce «droit à la ville» conceptualisé par Henri Lefebvre (1968)?

La prise en considération de la temporalité et des rythmes de la mobilité permet par ailleurs d'enrichir la connaissance des relations de couple et la notion de «bonne distance conjugale» (Caradec 1995). De l'espace privé où elle a été étudiée, nous cherchons à l'inscrire aussi dans l'espace public. L'étude comparée des pratiques de l'époux et de l'épouse devrait permettre de mettre en

relief des différences et des similitudes dans l'exercice de la ville, conçue alors comme l'enjeu de négociations. Comment, par exemple au moment de la retraite, les couples négocient-ils la double voiture? Comment se justifie-t-elle encore? Quand il n'en reste qu'une, qui en a l'usage, pour quels types de déplacements? Qu'en est-il de l'autonomie de l'épouse?

Outre les critères habituels de différenciation sociale, les différences de sexe et d'âge trouvent ici toute leur place. L'hypothèse forte du caractère sexué de la mobilité circulante des jeunes retraités et retraitées ainsi que de ses agencements internes s'appuie sur les modalités différentes d'inscription sociale des hommes et des femmes tout au long de la vie, sur le jeu des rapports sociaux dans lesquels ils sont entrés et sont encore pris. Les hypothèses relèvent certes de comparaisons entre les sexes, mais aussi de comparaisons à l'intérieur de chaque catégorie de sexe. Au-delà des écarts et des grandes oppositions, les points de convergence et de similitude appellent aussi une interprétation.

Nous avons choisi de nous appuyer simultanément sur des questionnaires et sur des entretiens. Au total, 276 personnes ont répondu à un questionnaire couvrant, par 62 questions, trois champs d'analyse : les déplacements quotidiens, les types d'usage des transports collectifs et les changements du mode de vie. Tous les questionnaires ont été donnés à des petits groupes de personnes retraitées rencontrées pour la plupart en face à face, dans des caisses de retraite, des clubs de personnes à la retraite, des amicales professionnelles, des centres d'animation, des centres d'intérêt de Quartier. Bref, en tout huit sites différents ventilés sur l'espace marseillais. Une trentaine d'entretiens ont été faits auprès de ces personnes retraitées (gens seuls de même que conjoints et conjointes) avant, pendant et après la période de passation des questionnaires.

La catégorie sociale des jeunes retraités et retraitées que nous avons choisi d'étudier est composée de femmes et d'hommes ayant atteint récemment l'âge légal en France de cessation d'activité. Cependant, la recherche compte 10 p. 100 de femmes, anciennes inactives, épouses de retraités interrogés. Les moins de 70 ans (80 p. 100) sont répartis en deux groupes sexués : les hommes sont plus nombreux dans la tranche des 65-70 ans, tandis que les femmes se concentrent autour de 60 ans. Au-delà de 70 ans, elles sont aussi majoritaires. Comme dans la France entière, les hommes sont ici beaucoup plus nombreux à vivre en couple. Veufs ou divorcés, ils se sont remariés, comportement beaucoup moins fréquent chez les femmes, plus nombreuses à alimenter le groupe de «gens seuls», où se retrouvent les veuves non remariées.

La recherche prend place dans le contexte urbain d'une grande métropole du sud de la France, Marseille. Deux fois plus étendue que Paris intramuros, sa population a été longtemps desservie uniquement par un réseau de bus. La création du métro en 1972 a facilité un meilleur accès au centre-ville, mais les connexions entre quartiers et vers les communes de la périphérie sont encore limitées. Les différentes études de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) relient plusieurs constats démographiques : un vieillissement de la population, une tendance à la concentration des personnes âgées de plus de 70 ans dans les quartiers du centre ancien, un dépeuplement relatif de la ville des plus de 20 ans, accentué par le départ vers les communes voisines des personnes actives (35-50 ans). Cela a entraîné de manière

continue sur Marseille une chute de la valeur foncière de l'habitat ancien permettant à la génération à l'étude ici une forte accession à la propriété (80 p. 100).

Les jeunes retraités et retraitées: une génération particulière

La génération des jeunes retraités et retraitées n'est pas homogène. Elle présente des différences, voire des inégalités, selon les milieux sociaux et les sexes, principalement en matière d'emploi et de ressources, de mode de vie et de pratiques urbaines. Cette génération est particulière pour cinq raisons majeures mises en évidence auprès des 276 personnes de l'échantillon :

• Elle a vécu les grandes transformations sociales, politiques et urbaines de l'après-guerre : aménagement du territoire, des villes et des logements, démocratisation de l'enseignement, contraception libre et gratuite, et elle en a profité. Les femmes ont été porteuses ou bénéficiaires de ces transformations. La présence sociale et symbolique des femmes a été profondément modifiée, notamment par l'ouverture des Grandes Écoles aux filles, l'extension de l'emploi aux femmes mariées avec enfants, la généralisation des droits sociaux par la salarisation. Enfin, leur accès plus tangible à l'espace public se traduit par une mobilité bien réelle. Si 60 p. 100 des femmes de l'étude possèdent une voiture et s'en servent, d'autres, grandes utilisatrices des transports collectifs, bougent aussi, se déplaçant vers le centre-ville, en bus plus souvent qu'en métro, aimant la rue et son animation.

• Cette génération a connu le plein emploi. Dans la recherche, presque tous les personnes retraitées ont eu leur premier emploi dès l'obtention de leur diplôme, si modeste qu'il ait été. Peu nombreux sont ceux et celles qui ont changé d'entreprise. Les femmes actives ont changé un peu plus souvent d'emploi que les hommes, dans des carrières fréquemment plus courtes, affichant ainsi un comportement sociologique de retrait d'activité pour les maternités, classique à l'époque. Mais hommes et femmes n'ont pratiquement pas connu le chômage!

• Parmi les traits différenciateurs, les ressources matérielles occupent la première place. Elles sont toujours supérieures pour les hommes qui ont bénéficié de plus de continuité dans les carrières et de meilleurs salaires. Ainsi, 39 p. 100 des femmes et 23 p. 100 des hommes ont moins de 4 000 francs par mois, tandis que 45,5 p. 100 des hommes et 34 p. 100 des femmes jouissent d'une pension fort acceptable. L'écart des ressources aujourd'hui est la conséquence inéluctable de la division sexuée et continue des activités : travail salarié, travail domestique et prise en charge du travail d'éducation-socialisation des enfants par les femmes. Il y a des inégalités encore dans les ressources immobilières mais cette fois à l'actif des femmes. À Marseille, les femmes ont souvent cherché à devenir propriétaires de leur logement, même modeste. À l'heure de la retraite, la propriété de la maison semble fonctionner comme dot de remariage, phénomène qui déborde le simple cadre de notre échantillon.

• L'exercice de la solidarité intergénérationnelle a construit l'idée que les femmes sont au cœur de ce qu'on appelle la génération pivot. Très sollicitées par leur entourage immédiat, elles soutiennent encore souvent la génération précédente et fréquemment les deux générations qui les suivent, enfants et

petits-enfants. Si les femmes se mobilisent davantage dans les activités domestiques, les hommes, au-delà du classique bricolage, aident plus volontiers enfants et parents âgés dans leurs déplacements urbains. Mais les aides peuvent dépasser ce cadre étroit et aller jusqu'à l'achat du logement et même à la prise en charge totale d'un ou d'une enfant.

Dans les entretiens, on a pu constater toutefois chez certaines retraitées le désir de ne pas se laisser absorber par la famille, malgré les pressions de tous côtés. Elles veulent préserver une marge d'autonomie soit pour voir le monde et voyager, soit pour s'engager dans une retraite participative tournée vers les autres qui les sort de la domus.

• L'ouverture aux autres, autre trait de la population étudiée, est visible dans son implication au sein d'associations diverses. Trait commun aux personnes retraitées en France, on le retrouve dans l'étude chez plus d'une personne retraitée sur trois, active souvent dans plusieurs associations. Les femmes y sont beaucoup plus présentes que les hommes et, là encore, la division du travail suit les règles classiques en la matière : les hommes se rassemblent dans les conseils d'administration et à la présidence, les femmes sur le terrain, à l'accueil, au secrétariat et à la comptabilité. Le faire et l'agir : du côté des femmes; le contrôle, la représentation et les signes du pouvoir : du côté des hommes. À Marseille, il y a environ 9 000 associations dont 31 p. 100 pour le social, 16 p. 100 pour le sport, autant pour la culture et autant pour la formation. Chaque année, de nouvelles associations se créent. Dans notre recherche, dès lors qu'il s'agissait d'une association bénévole, nous avons considéré la motivation de déplacement urbain comme un motif «citoyen». Ce motif invite à des sorties hors quartier, parfois à des heures tardives. Là encore pointe une différenciation sexuée : les femmes se mobilisent essentiellement l'après-midi en sautant dans leur voiture ou dans un bus pour sillonner les quartiers; les hommes, plus volontiers usagers du métro ou de la voiture, s'y rendent à toute heure, même le soir.

Des figures sociologiques de personnes retraitées circulantes

On entend par «figure sociologique» la rencontre entre une configuration de mobilité urbaine et un certain nombre de variables discriminantes. Combinant différentes dimensions, chaque figure est : construite par des traitements quantitatifs, nourrie par des contenus d'entretiens et des observations, signifiée par les orientations théoriques. Ces figures sont à la fois sexuées dans leur agencement interne et marquées par la différenciation des âges.

Les figures présentées ici ne sont pas complètes, car leurs traitements complexes ne sont pas achevés. Elles seront toutefois enrichies dans la présente note de recherche par des données de terrain. Pour la présentation, nous avons retenu, outre les différences de sexe, le statut matrimonial et les revenus, des données intéressant la localisation dans l'agglomération, les niveaux scolaires et les anciens métiers, enfin la fréquence, les moyens et les motifs des déplacements quotidiens.

Nous présentons donc successivement quatre figures de mobilité, certaines étant plus marquées au masculin, d'autres au féminin.

Des personnes enracinées au quartier

Les personnes enracinées au quartier représentent 10 p. 100 de l'échantillon, comptent deux fois plus de femmes que d'hommes et sont plus souvent parmi les plus âgées.

Ces personnes se distinguent pourtant de la figure sociale quasi stéréotypée de la personne retraitée captive, repliée, vulnérable dans son territoire urbain. Les analyses, en nuançant ce stéréotype, permettent de le déconstruire.

De longue date dans le centre-ville ou dans certains quartiers d'habitat ancien de l'est de Marseille, ces femmes et ces hommes sont aujourd'hui plus souvent seuls qu'en couple. Peu diplômés, ils sont presque toujours de milieu modeste. Hier, poissonnières, employées de service, ouvriers agricoles ou gardiens d'immeubles, ces personnes maintenant à la retraite ont eu des enfants et des petits-enfants, mais elles ne les voient pas toujours. Les relations de voisinage compensent à leur manière les blessures familiales que nous avons pu saisir au cours des après-midi passés en leur compagnie dans les centres d'animation.

Nous avons rencontré d'anciennes concierges, des veuves, vivant avec moins de 4 000 francs par mois, pour qui l'attachement au quartier n'est pas pour autant signe de captivité ou de perte de lien social. Elles disent volontiers s'être fait de nouveaux amis ou amies au sein d'associations de loisir, jouent au loto dans les centres d'animation de quartier où elles se rendent de deux à trois fois par semaine, accompagnées de voisines, pour y gagner un filet garni, mais surtout pour être avec les autres et rire.

Dans leurs déplacements quotidiens, les personnes enracinées privilégient une micromobilité dans la ville, à l'échelle du quartier. Ces pratiques ont modifié notre conception du quartier perçu initialement comme une simple extension de l'espace privé. Les motifs de leurs déplacements dans le quartier ont en effet révélé un autre visage de la vie urbaine, limitée certes, mais motivée et animée au-delà des seuls motifs domestiques.

Dans la mesure où il n'a pas encore été cassé par les spécialistes de l'aménagement, le quartier de ces villes anciennes sédimentées par l'histoire demeure un véritable espace de communication, de rencontres ordinaires. C'est dans ce sens que nous disons que la «mobilité fait la ville», même à petite échelle et peut-être surtout à petite échelle. Animant la vie des noyaux villageois et de quelques quartiers du centre ancien, par l'usage des cafés, marchés, places et petits commerces, les personnes retraitées elles aussi font la ville. Elles en gardent une mémoire locale, certes sélective, parfois douloureuse quand elles évoquent la guerre. À cette vie micro-urbaine essentiellement diurne succède le désert de la vie nocturne qui commence dès 18 heures. Elle débute même plus tôt pour les femmes que pour les hommes qui s'aventurent davantage à l'extérieur du quartier la nuit tombée.

Les déplacements diurnes hors quartier, toujours par petits parcours, se font principalement en direction du centre-ville, à pied et en tramway pour celles et ceux qui habitent les quartiers centraux, en bus et en métro pour les gens qui viennent des quartiers plus éloignés. Avec l'âge et les deuils, des pratiques urbaines plus étendues ont certes disparu, mais ces personnes enracinées se portent toujours à la défense d'une ville qu'elles aiment.

Des citoyennes et des citoyens circulants

Les citoyennes et les citoyens circulants représentent près du quart de l'échantillon : ce sont de jeunes retraitées et retraités. Les hommes sont plus nombreux et vivent presque toujours en couple, les femmes, plus souvent seules aujourd'hui, sont elles aussi à peu près toutes motorisées.

Ce sont des hommes et des femmes de haut niveau culturel, ayant une pratique religieuse ou politique généreuse. Leur participation active et bénévole à plusieurs associations leur donne l'occasion de se déplacer en voiture un peu partout dans la ville et selon un calendrier à horaires fixes. Ils habitent de beaux appartements ou des maisons dans les quartiers aisés du Sud de l'agglomération ou dans le centre bourgeois ancien.

Les hommes, anciens cadres supérieurs, médecins ou enseignants, aiment parler de la ville. Ils la connaissent, la pratiquent et la comparent à d'autres villes dont ils ont l'expérience, car ils ne sont pas forcément marseillais de souche. Certains vont jusqu'à proposer des solutions aux problèmes urbains rencontrés. S'ils circulent au maximum en voiture, ils ne sont pas opposés aux transports en commun et déplorent que le centre-ville ne soit pas plus accessible et ouvert aux promenades à pied en famille; aussi se dirigent-ils vers les plages et la montagne où ils ont souvent une résidence secondaire.

Les hommes sortent le soir, et sans leur épouse, pour assister à des conseils d'administration. La retraite leur pèse, peu compensée par la vie familiale, qui ne les motive que dans la mesure où ils se déplacent et s'activent. Ce sont de bons consommateurs de biens culturels, qui les amènent à se déplacer en couple ou avec des amis.

Les femmes, de leur côté, encore jeunes et indépendantes économiquement, sont actuellement plus souvent seules qu'en couple, divorcées ou séparées. Presque toutes motorisées, elles sont très mobiles, mais elles n'aiment pas trop sortir seules le soir, privilégiant les activités diurnes et durant la semaine pour rester le dimanche et les soirées chez elles. Leur vie de quartier a peu de points communs avec celle des personnes enracinées. Ni les marchés, ni les cafés, ni les commerces de quartier ne les attirent. Leurs relations s'exercent ailleurs que dans le quartier. Elles ont été construites au sein de leur milieu social et professionnel, et ces femmes les vivent partout et même hors Marseille. Elles connaissent moins leur voisinage que les membres de leur club de bridge ou de scrabble ou ceux et celles de leur groupe religieux. Quand elles fréquentent le centre-ville en dehors de leur vie associative, c'est pour les grands magasins et les boutiques, certains jours à certaines heures, cherchant à y aller en voiture.

Poussées par l'hypothèse forte de non-homogénéité des femmes entre elles, et par les réponses au questionnaire, nous avons pu déconstruire un autre stéréotype de la personne retraitée. Il s'agit d'une image sociale féminine assez courante en France, celle de «la femme seule» : elle serait âgée, isolée, captive, dépendante. Certes, cette figure existe, mais elle est également masculine et se retrouve davantage chez les personnes enracinées et au-delà de 70 ans.

À l'intérieur du groupe des citoyennes et des citoyens circulants, des femmes seules d'un nouveau type émergent du traitement des questionnaires et prennent chair dans les entretiens. Ces femmes établissent un rapport à la ville

dégagé, pratiqué et ouvert, voire revendicatif, dans la mesure où, voulant sortir le soir, elles trouvent des moyens pour être accompagnées. Par ailleurs, les associations leur fournissent de bonnes raisons de ne pas se laisser enfermer dans l'idéologie de la génération pivot, même si elles prennent souvent un petit-enfant pour les périodes de vacances et ont encore parfois la charge matérielle d'un ou d'une de leurs propres enfants.

Des rouleurs et des rouleuses

Les rouleurs et les rouleuses représentent 20 p. 100 de l'échantillon. Ce sont de jeunes retraités et retraitées, des hommes plus que des femmes, et qui vivent surtout en couple. Ils habitent les arrondissements périphériques de Marseille, dans les grands ensembles qui se sont construits dès la fin des années 60. Ce sont d'anciens ouvriers qualifiés, d'anciens agents de maîtrise et techniciens promus par ancienneté dans l'entreprise, d'anciens commerçants sans diplôme. Leurs ressources financières mensuelles sont autour de 10 000 francs et plus.

Ces personnes cherchent à maintenir une activité fixe (aide au commerce des enfants, jardinage, garde de petits-enfants, bricolage chez des particuliers, associations de loisir) motivant leur circulation dans la ville qui n'est jamais hasardeuse. Leur intégration aux espaces publics de la ville passe depuis longtemps par l'appropriation d'une voiture.

Dans les couples, les épouses ont accès à la voiture comme simples passagères, rarement comme conductrices. Elles restent conductrices quand le couple a gardé une seconde voiture. Dans ce cas, le temps de la semaine est partagé au sein du couple, le mari et l'épouse ayant des activités diverses séparées. Pour l'épouse, ce sera par exemple la garde des petits-enfants, les courses quotidiennes et le club de danse; pour le mari, le club de boules tous les après-midi. Le week-end est un autre temps où les activités, comme les visites familiales ou amicales, ou encore le thé dansant, s'effectuent ensemble avec l'usage d'une seule voiture toujours conduite par le mari.

Ces personnes tournent le dos au centre ancien pour lequel elles ne ressentent pas un attachement particulier, elles ne font que le traverser ou le font visiter à des amis ou amies à l'occasion et en voiture. Leur mobilité ordinaire s'étend de préférence aux communes environnantes.

Des flâneurs et des flâneuses

Les personnes qui flânent représentent 10 p. 100 de l'échantillon. Elles vivent en ville et y sont nouvellement arrivées. Leur migration récente, depuis moins de cinq ans, est liée le plus souvent à leur départ à la retraite. C'est la grande ville du Sud qui les a attirées, loin des désagréments de Paris (circulation, pollution, climat, marché du logement). Ce sont d'anciens techniciens et techniciennes, employés ou employées du secteur public, enseignants ou enseignantes, hommes et femmes encore jeunes, de niveau culturel élevé, au revenu relativement confortable, plus souvent en couple que seuls. C'est une figure plutôt masculine. Ces individus se trouvent trop individualistes pour adhérer à une association bénévole et trop jeunes pour participer à des associations de loisir.

Ayant choisi d'habiter le centre ancien, et profitant de la faiblesse de la valeur foncière du centre-ville à Marseille, ils sont devenus rapidement propriétaires d'anciens appartements bourgeois du siècle dernier.

Ce choix résidentiel permet de donner libre cours à leur flânerie urbaine. Ils se disent en effet «explorateurs» de la ville héritée, amoureux de son patrimoine architectural. Les rues et les immeubles sont visités. L'espace public ainsi parcouru devient aussi le principal moyen de lier une connaissance, aussi superficielle soit-elle, avec les autochtones. Leurs déplacements quotidiens se font le plus souvent à pied, mais ils ne sont pas pour autant réfractaires aux transports collectifs. Par choix, ils n'ont pas de voiture.

Au sein des couples, les déplacements se font fréquemment à deux pour l'épouse et seul pour l'époux qui passe deux ou trois heures par jour à flâner, car «la rue, c'est ma vie».

Leur mobilité à dominante diffuse, sans itinéraires projetés à l'avance, contrairement aux citoyennes et aux citoyens circulants, reste circonscrite au centre ancien. Ceux et celles qui y flânent apprécient son côté cosmopolite et populaire. Les quartiers centraux plus modernes sont méconnus, et ceux de la périphérie totalement ignorés.

Conclusion

L'étude de la plurimobilité des jeunes retraités et retraitées contribue à enrichir la notion de mobilité en partant du repérage précis des pratiques de déplacement, telles qu'elles s'inscrivent effectivement selon les motifs et la fréquence dans le territoire urbain.

L'approche quantitative et qualitative adoptée pour rejoindre des personnes retraitées représentant un groupe sociologiquement nouveau, la génération des moins de 70 ans, permet de reconsidérer deux images dominantes quasi stéréotypées : celle de la personne retraitée repliée dans son logement, captive du centre ancien, vouée à l'isolement social et à l'immobilité, celle de la femme seule, désœuvrée; ces images cachent des figures plus riches et plus complexes.

En présentant quelques figures de mobilité de personnes retraitées circulantes, nous avons voulu aussi montrer comment la sociologie des rapports sociaux de sexe pouvait s'enrichir en s'étendant à des champs d'analyse autres que le travail, la formation et la famille, où elle s'est initialement constituée. L'attention accordée aux âges et aux différences entre hommes et femmes, seuls ou en couple, révèle que la mobilité est aussi un enjeu de négociation, dans la famille et au sein du couple.

Par leurs inégalités comme par leurs amplitudes, les pratiques de déplacement dans l'espace urbain mettent alors en évidence un enjeu renouvelé au moment de la retraite, celui d'un «droit à la ville» toujours à préserver, à renégocier, voire à reconquérir.

Monique Haicault
Université de Toulouse

Sylvie Mazzella
École des hautes études en sciences sociales à Marseille

RÉFÉRENCES

ANNALES DE LA RECHERCHE URBAINE
1993 «Mobilités», n° 59-60.
1994 «Parcours et positions», n° 64.
1994 «Devenir propriétaire», n° 65.
1995 «Densités et espacements», n° 67.

CARADEC, Vincent
1994 «Le problème de la bonne distance conjugale au moment de la retraite», *Revue française de sociologie*, 1 : 101-124.

COLLECTIF EPHESIA
1995 *La place des femmes : les enjeux de l'identité et de l'égalité au regard des sciences sociales.* Paris, La Découverte.

CRIBIER, Françoise (dir.)
1985 «Vieillesses des femmes», *Pénélope*, 13.

HAICAULT, Monique et Sylvie Mazzella
1995 «Mobilité des jeunes retraités dans Marseille aujourd'hui, Le forum et le harem», in *MMSH, Femmes-Méditerranée*. Aix-en-Provence, PUP : 55-63.

LALIVE D'ÉPINAY, Christian, *et al.*
1982 *Vieillesse.* Genève, Georgi.

LEFEBVRE, Henri
1968 *Le droit à la ville.* Paris, Anthropos.

QUERE, Louis
1992 «L'espace public : de la théorie politique à la métathéorie sociologique», *Quaderni*, 18 : 75-92.

ROULLEAU-BERGER, Laurence
1991 *La ville intervalle*. Méridiens Klincksieck.

SUD-INFORMATIONS ÉCONOMIQUES
1995 «Marseille : cinq villes en une», *INSEE PACA*, 104.

TARRIUS, Alain
1992 *Les fourmis d'Europe : migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales.* Paris, L'Harmattan.