

Les personnes isolées sont moins mobiles que le reste des Français

Synthèse de l'étude réalisée par le CRÉDOC pour la Fondation de France, 2019

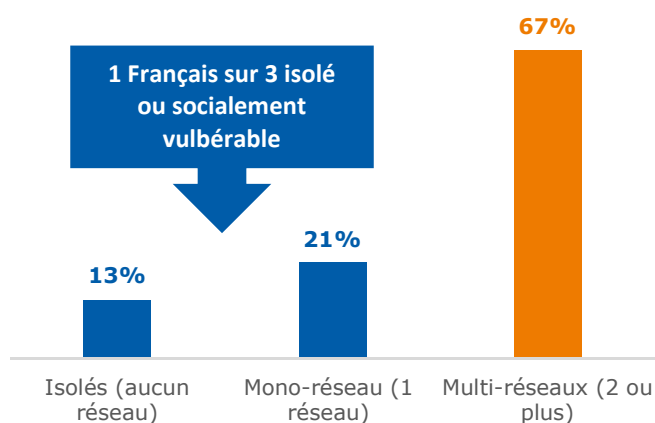


CRÉDOC

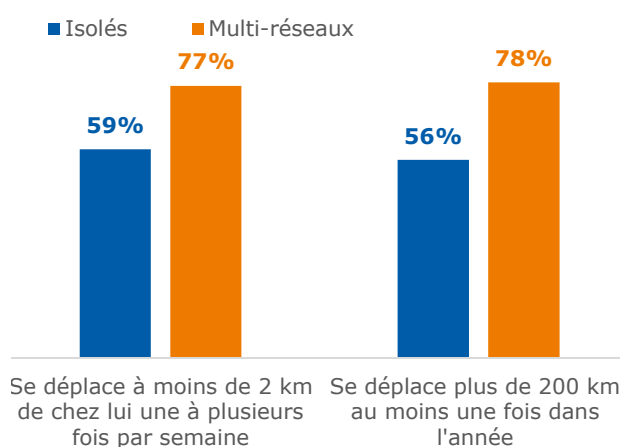
Isolement relationnel et mobilité des Français

- 13% des Français sont en situation objective d'isolement, soit environ 7 millions de personnes de 15 ans et plus (contre 10% en 2016)
- Les Français construisent leur vie sociale pour l'essentiel autour du cercle amical (58% de contacts réguliers), et du cercle familial (53%).
- 61% des personnes isolées ont un niveau de vie inférieur au niveau de vie médian (vs. 50% de l'ensemble de la population). Les personnes isolées ont aussi une moindre qualification (58% ont un diplôme inférieur au bac, contre 51% en population générale).
- Les personnes isolées affichent des taux de mobilité jusqu'à 22 points inférieurs aux personnes ayant une sociabilité dense.

13% des Français sont en situation d'isolement relationnel



Des isolés moins mobiles



Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations », étude pour la Fondation de France, 2019
Champ : personnes âgées de 15 ans et plus, y compris Corse et DOM, 2 976 personnes

La mobilité, une condition devenue indispensable pour s'intégrer socialement

Le processus d'urbanisation du territoire a conduit à une **dispersion géographique des lieux d'activité** (domicile, travail, soins, courses, loisirs, etc.). Cet éclatement spatial des lieux de vie rend la mobilité de tout un chacun indispensable à « l'insertion sociale et économique, à la construction de trajectoires de vie satisfaisantes et de liens sociaux diversifiés. **La mobilité n'est plus seulement un choix, elle est devenue une impérieuse nécessité** »¹. La question de la mobilité renvoie ainsi aux « **capacités physiques, [au] revenu, (...), aux conditions sociales** d'accès aux systèmes

techniques de **transport** et de télécommunication existants, **aux connaissances acquises**, comme la formation, le permis de conduire, (...) »². Les possibilités de déplacement sont donc soumises à de nombreuses conditions préalables, générant de fait des inégalités entre les individus.

L'isolement relationnel va de pair avec une mobilité plus restreinte

Comment caractériser la mobilité des personnes isolées ? Leurs déplacements se distinguent-ils du reste de la population du point de vue des distances parcourues, des occasions de se déplacer, des moyens

¹ Jean-Pierre Orfeuil, 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS*, [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques.

² Jean-Pierre Orfeuil, 2010, op. cit

de transports utilisés, ou encore des éventuels renoncements à sortir de chez soi ?

Une personne isolée sur cinq n'a pas accès à une voiture

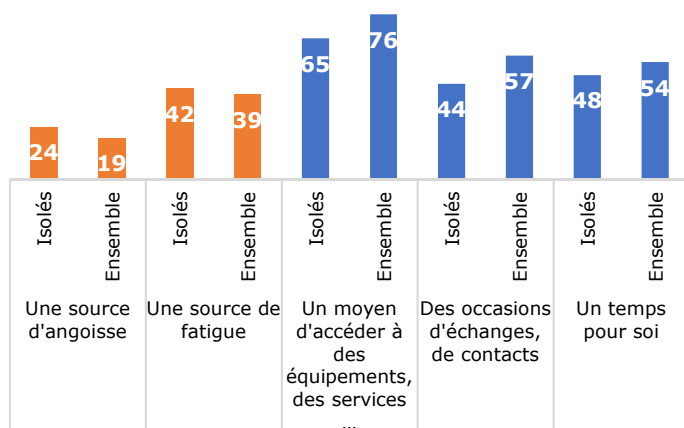
79% seulement des personnes isolées ont l'usage d'une voiture (- 6 points par rapport à l'ensemble de la population). **Et ce déficit de motorisation n'est pas compensé par un accès aux transports en commun.** Plus d'une personne isolée sur deux (53%) n'a pas accès aux transports en commun ou souligne des difficultés pour y accéder, contre 44% dans l'ensemble de la population, soit un écart de 9 points. Seules 33% des personnes isolées disposent à la fois d'une voiture et d'un réseau de transport en commun à proximité de leur domicile (vs 44% en population générale) et 7% d'entre elles n'ont aucun mode de transport (vs 4% en moyenne).

Pour les personnes isolées, les déplacements représentent moins d'occasions d'échanges

44% des isolés considèrent que se déplacer est une occasion d'échanges et de partage, contre 58% en moyenne. Ils sont également moins nombreux à considérer que les déplacements peuvent être un temps pour soi (lire, écouter de la musique, etc.).

Des représentations des déplacements plus négatives chez les personnes isolées

« D'une manière générale, pour vous, se déplacer, c'est... » (% plutôt d'accord)



Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations », étude pour la Fondation de France, 2019

Cinq formes de contraintes de déplacements qui favorisent l'isolement

L'analyse des entretiens a mis en évidence cinq formes de contraintes ou d'empêchement dans les déplacements des personnes isolées. Ces catégories ne sont ni exhaustives, ni exclusives ; elles décrivent des situations souvent multifactorielles et évolutives.

1-Les contraintes liées à la maladie ou au handicap :

La douleur, la fatigue constituent des facteurs de limitation, voire d'empêchement dans les déplacements (faire les courses, se rendre chez le médecin ou à la pharmacie, faire sa toilette, etc.). Il peut en résulter une forme **d'assignation au domicile**. Parmi les personnes isolées, 30% déclarent être concernées par un handicap ou une maladie chronique, soit 5 points de plus qu'en population générale. 5% des personnes isolées disent ne sortir que peu ou pas du tout de chez elles du fait de leur état de santé (2% seulement en population générale). Christian sort de son domicile entre deux et trois fois par mois. Une fois par mois un ami le véhicule pour faire ses courses :

« La seule personne que je vois, c'est un copain qui m'emmène faire les courses. Je suis au 4^{ème} étage sans ascenseur, alors quand je monte les courses, c'est à se demander si je ne vais pas crever devant ma porte ».

Annick quant à elle n'est pas sortie de sa maison depuis plusieurs mois :

« Mes seules sorties depuis sont l'hôpital, soit avec les pompiers, soit avec un taxi. Je n'ai pas d'autre occasion de sortie. Donc c'est handicapant le fait de ne pas pouvoir sortir. Depuis ma dernière hospitalisation en septembre 2018, suite à une chute, je ne suis pas sortie de chez moi ».

Contrairement à Christian, les commerces d'alimentation de sa localité proposent à Annick un service de livraison des courses. Elle précise avoir la chance de pouvoir payer ce service (10 euros pour chaque livraison) :

« Par chance j'ai de quoi me payer à manger, mais sinon, les Restos du Cœur ne viendraient pas jusque chez moi amener un panier. Non, c'est impossible ! »

2-Quand les contraintes psychologiques entravent la mobilité :

L'aptitude à la mobilité est liée, entre autres facteurs, à la connaissance des lieux, aux facilités d'usage des transports qui le desservent, à la représentation que chacun se fait des lieux à emprunter, etc. Être mobile nécessite une capacité d'adaptation, de projection qui peut notamment être amoindrie par des « empêchements psychologiques » liés à la confiance en soi, à un sentiment d'insécurité dans l'espace public... **Les personnes isolées expriment plus que le reste de la population un sentiment d'insécurité dans leur vie quotidienne. 27% d'entre elles se sentent « peu » ou « pas du tout » en sécurité (vs 17% dans l'ensemble de la population).** La confiance envers autrui est elle aussi altérée. Près des trois quarts d'entre elles (72%) pensent que l'on n'est

jamais assez confiant envers les autres (vs 63% en population générale).

Se déplacer est une source d'angoisse pour un quart des personnes isolées qui portent sur les déplacements et les modes de transport, un regard plus anxieux qu'en moyenne (24% vs 19%) et soulignent davantage la fatigue occasionnée par les trajets (42% vs 39%). Les personnes isolées dénoncent un **manque de sécurité** (17% vs 15% en moyenne) et **de confort** (11% vs 9%). Se déplacer peut également être source **d'angoisses spécifiques** (agoraphobie, claustrophobie) amenant à éviter certains modes de transport comme Brigitte :

« [Le métro] y'a trop de gens, il fait chaud, je suis un peu claustrophobe en plus, alors se déplacer sous terre. Le métro je l'évite scrupuleusement. J'aime pas la foule, je trouve ça dangereux. »

Elle limite également ses sorties en centre-ville où la foule est trop importante et source d'insécurité.

Sarah quant à elle a renoncé à se rendre à un festival qui se tenait en-dehors de sa région d'habitation. Elle devait prendre un train, puis un bus pour s'y rendre, mais ne connaissant pas le réseau de bus de la région, elle a préféré renoncer à cette activité.

3-Les contraintes territoriales ou la question de la relégation : Les questions de relégation territoriale, du décrochage socio-économique de certaines localités s'avèrent centrales pour la mobilité. Ces espaces se caractérisent par l'absence d'équipements, mais aussi de biens et de services. « Le sentiment de délaissement apparaît plus fort là où les revenus des Français sont les moins élevés »³. Le terme fait également référence à une **forme d'assignation territoriale, subie par les habitants qui vivent dans une localité non désirée**. Les témoignages des personnes mettent en évidence l'accès limité aux biens et services nécessaires pour la vie quotidienne. Lorsque la distance à parcourir se conjugue avec un budget restreint, différentes stratégies sont mises en place. L'une d'entre elles consiste à limiter les dépenses en regroupant les déplacements :

« En général je fais un déplacement dans la semaine pour économiser l'essence. Donc je regroupe les courses, le coiffeur, le docteur, la pharmacie, le magasin de bricolage ».

³ Nelly Guisse, Sandra Hoibian, novembre 2017, « Les Français et leurs territoires : vécus et attentes vis-à-vis des pouvoirs publics », étude réalisée par le Crédoc pour le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires, rapport n°R336

Carine a été contrainte de solliciter des aides financières pour pouvoir rendre visite à son mari, hospitalisé depuis trois mois :

« Dans un premier temps, il était à l'hôpital à 25kms de la maison. Maintenant il est dans un autre hôpital, à 100kms de la maison. J'ai tapé partout, partout pour avoir des aides. J'ai un tarif solidaire par l'intermédiaire de la SNCF, et le trajet me revient à 10 euros l'aller-retour au lieu de 40 euros. Alors je dois quand même prendre la voiture, pour aller jusqu'à la gare. Et pour l'essence, y'a pas de tarif spécial ! ».

La fréquence des déplacements depuis le domicile a été testée pour plusieurs distances et, systématiquement, les personnes isolées affichent des taux de mobilité inférieurs de 15 à 22 points aux mobilités les plus importantes (cf graphique p. 1).

Lorsque la connexion internet fait également défaut, une véritable colère peut être exprimée :

« C'est vraiment une région sinistrée, morte. On n'a rien ici. Et quand vous dites aux gens qu'on ne capte pas bien internet, là c'est sûr, c'est fini. (...) C'est une escroquerie, une discrimination. Internet dans des petits villages comme ici, c'est ça qui nous permet d'avoir accès à l'extérieur, comme on est loin de tout, pour faire des achats ou ses démarches, il faut encore une connexion performante, c'est la priorité des priorités ! »

4-Les contraintes financières limitent la mobilité :

« La mobilité quotidienne des pauvres, à la fois indispensable et affectée par le manque relatif de ressources économiques (...) est devenue un enjeu social incontournable »⁴. La faiblesse de leurs revenus contribue en partie à limiter leurs déplacements du fait des coûts d'acquisition (de titres de transport et de véhicules motorisés ou non), et ceux liés à la réalisation des déplacements du quotidien (achat d'essence, frais d'assurance et d'entretien de la voiture). Outre les stratégies d'espacement dans les visites rendues aux proches, les contraintes financières liées aux déplacements amènent certains isolés à renoncer à des activités associatives :

« J'aimerais bien aller promener les chiens de la SPA, mais c'est quand même assez loin, je n'ai pas les moyens de payer l'essence pour faire ce trajet régulièrement. Et puis ma voiture n'est pas toute neuve ».

Au sein des isolés, les départs en vacances sont beaucoup moins répandus que dans l'ensemble de la

⁴ Yves Jouffe, 2014, « La mobilité des pauvres. Contraintes et tactiques », *Revue de la CNAF, Informations Sociales* n°182, 2014/2, p.90

population (43%, vs 64%). Le moindre niveau de vie des personnes isolées explique, pour partie, cet écart. Tout comme le fait de ne pas avoir de lien étroit avec la famille ou les amis qui prive d'un mode d'hébergement pour les vacances.

Alors que les politiques d'activation des chômeurs attendent de ces derniers une plus grande mobilité géographique, les isolés en recherche d'emploi (12% vs. 7% dans l'ensemble de la population) concentrent leurs recherches sur des petites distances pour ne pas grever leur budget. Valérie limite ainsi ses recherches à un rayon de 30 minutes en voiture depuis son domicile. Compte tenu des niveaux de rémunération des emplois qu'elle vise, elle estime qu'il ne serait pas rentable financièrement de chercher plus loin.

5- Des temps de trajet domicile / travail qui empiètent sur les moments de sociabilité :

les actifs concernés évoquent de **fortes amplitudes horaires qui complexifient la « conjugaison des temps » entre la vie professionnelle et la vie sociale**. Les temps de transport viennent allonger les amplitudes horaires de la journée de travail et réduisent ainsi les temps de sociabilité. **Les temps hors travail sont ainsi grignotés, voire largement entamés et laissent moins de place pour rencontrer ses proches ou s'investir dans des activités à l'extérieur du domicile**. Anna utilise sa voiture tous les jours pour se rendre au travail, soit 3h par jour. Elle quitte le domicile tous les jours (excepté le mercredi où elle ne travaille pas) vers 6h le matin, afin d'être au travail un peu avant 8h. Le soir, elle dit rentrer vers 20h30. Le rythme de vie qu'elle décrit est source de fatigue, de stress et de sacrifices financiers, et induit une réduction de sa vie sociale :

« J'ai tellement de trajet qu'une bonne partie de mon salaire part dans l'essence. C'est un vrai sacrifice financier et au niveau social aussi. On a perdu de gros liens sociaux, c'est très difficile à tous les niveaux. Je n'ai pas du tout de temps libre ».

Comment remédier aux difficultés de mobilité des personnes isolées ?

Pour les personnes dont l'état de santé empêche toute sortie du domicile, la mise en place de services spécifiques semble pouvoir être repensée et / ou renforcée pour l'accès aux soins (type de véhicules et présence d'acteurs professionnalisés pour les déplacements). Le développement de ces services

permettrait peut-être à Françoise de reprendre son suivi psychologique si elle était véhiculée jusqu'au centre médico-psychologique. Outre l'accès aux soins, ce sont les services de livraison de courses qui font défaut dans certains territoires, avec des réflexions à engager sur la prise en charge des coûts de la livraison pour les plus démunis.

Les actions soutenues par la Fondation de France relatives à l'aide à la mobilité (garage solidaire, aide à l'organisation du co-voiturage, services de location de véhicules) répondent à de véritables problématiques. Plus souvent éprouvées par les habitants des zones rurales les plus modestes, ces contraintes de déplacement dépassent l'enjeu de l'insertion professionnelle et concernent les soins, les courses alimentaires, les démarches administratives, ou encore la possibilité de participer à la vie associative. Le développement d'actions propres à lever les freins psychologiques aux déplacements ou au passage du permis de conduire sont sans doute également à explorer, comme des thérapies cognitivo-comportementales en plus des cours de conduite.

Face à l'éloignement des services publics et au développement de l'e-administration, l'existence de zones blanches sans connexion à internet constitue un véritable empêchement pour les isolés des territoires ruraux notamment. Dans le cadre du Plan France Très Haut Débit qui vise à couvrir l'intégralité du territoire d'ici 2022, le gouvernement a mis en place l'offre « Cohésion Numérique des Territoires ». Le relais de cette offre par les associations locales pourrait sans doute constituer une réponse opérationnelle parmi d'autres.

Méthodologie : les conclusions présentées dans cette synthèse sont issues du rapport élaboré par le Crédoc pour la Fondation de France. L'étude quantitative a été intégrée au dispositif d'enquête récurrent sur les modes de vie des Français du Crédoc (près de 3 000 personnes de 15 ans et plus ont été interrogées online en janvier 2019). Une phase qualitative a également été adossée, permettant d'interroger par téléphone dix-huit personnes en situation d'isolement relationnel sur les motifs et conséquences de leurs (non)déplacements.