

Isolement relationnel et mobilité



SOMMAIRE

1. Une société de la mobilité	3
1.1 La mobilité, une norme rendue nécessaire par le processus d'urbanisation	3
1.2 De la « mobilité joyeuse à l'obligation de mobilité »	4
1.3 Une étude pour appréhender le lien entre isolement relationnel et mobilité : quelles réalités ? quels vécus ?	6
1.4 Méthodologie de l'enquête.....	7
2. À l'exception du réseau familial, tous les réseaux voient baisser la densité des liens qui les tissent 11	
2.1 Les amis : le réseau de sociabilité le plus vivace aujourd'hui en France, mais une perte de liens pour les plus fragiles.....	11
2.2 Les contacts avec les voisins tendent à s'espacer	13
2.3 L'engagement dans les réseaux associatifs baisse légèrement	14
2.4 Les relations entre collègues de travail sont moins fréquentes	15
2.5 Un repli sur les liens familiaux ?	16
3. L'isolement relationnel progresse en France	19
3.1 En 2019, près de 7 millions de personnes sont isolées.....	19
3.2 Des conditions de vie plus précaires chez les isolés.....	23
3.3 Les isolés ont moins de contacts à distance, mais ces contacts sont particulièrement impliquants pour eux	24
3.4 La progression d'une forme de mise en retrait des isolés ?.....	26
4. L'isolement relationnel va de pair avec une mobilité plus restreinte	30
4.1 Les isolés sont moins mobiles que la moyenne des Français.....	30
4.2 Les isolés partent nettement moins en vacances et, plus généralement, pratiquent moins d'activités en dehors de chez eux	31
4.3 Les isolés sont moins motorisés et présentent des difficultés d'accès aux transports en commun	32
4.4 Un tiers des isolés a renoncé à des activités en raison de difficultés de déplacement	33
5. Cinq grandes formes de renoncement ou d'empêchement dans les déplacements des isolés	36
5.1 Les contraintes financières limitent la mobilité	36
5.2 La question de la relégation territoriale : le sentiment d'être « loin de tout »	40
5.3 Les contraintes médicales : lorsque la maladie ou un handicap assignent à domicile	44
5.4 Les contraintes d'ordre psychologique : quand l'anxiété entrave les déplacements et l'acquisition des compétences nécessaires à la mobilité	47
5.5 Les contraintes de temps : quand l'hyper mobilité limite les occasions de sociabilité	50
Comment remédier aux difficultés de mobilité des isolés : favoriser la mobilité des empêchés ou compenser les distances ?	52
Annexe 1 - Questionnaire	54
Annexe 2 – Tris croisés	58
Annexe 3 – Guide d'entretien	63

1. Une société de la mobilité

A la suite des travaux menés en 2016 par le CRÉDOC pour la Fondation de France, il s'est agi de mesurer en ce début d'année 2019, à définition et champ constants, **l'isolement relationnel** de la population de 15 ans et plus résidant en France. Quelle part d'entre elle n'a aucun contact régulier avec les cinq grands réseaux de sociabilité que sont les amis, la famille, les collègues, les voisins et le réseau associatif ? Quels réseaux suscitent les liens les plus forts ? De quelle façon ces liens ont-ils évolué au cours des dernières années ? Comment l'isolement relationnel et le sentiment de solitude se recourent-ils ? Comme en 2016¹, nous nous appuyons dans cette étude sur la **distinction entre l'isolement, défini comme un « phénomène mesurable, renvoyant à une situation concrète », et la solitude renvoyant à un vécu plus subjectif**, pouvant s'éprouver dans une situation d'isolement, mais pas exclusivement².

Pour compléter la compréhension de l'isolement et de la solitude, la Fondation de France a souhaité mettre l'accent sur la **mobilité des personnes. La mobilité s'est progressivement imposée comme une norme, une condition indispensable pour « l'intégration urbaine et sociale de tout un chacun »**³. L'aptitude à la mobilité est en effet, bien plus aujourd'hui qu'hier, une « condition 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. Face à cette obligation, nombreux sont ceux qui sont mal ou moins armés que d'autres »⁴.

1.1 La mobilité, une norme rendue nécessaire par le processus d'urbanisation

Cet impératif de la mobilité s'explique en partie du fait du « **processus d'urbanisation** et, plus précisément, de la **transformation progressive de la dualité territoriale ville-campagne** et de l'avènement du règne de l'urbain et de la métropolisation »⁵. Au cours des Trente Glorieuses, les grandes entreprises industrielles logent leur personnel ou « interviennent dans la vie de la cité pour que des logements soient construits à proximité »⁶. D'autres entreprises mettent en place des navettes permettant aux salariés de rejoindre leur travail. **Dans les années 1960, la distance moyenne pour se rendre au travail n'excède pas les trois kilomètres**, « la mobylette et les transports publics assurent la mobilité qui ne peut être réalisée à pied ou à vélo »⁷ dans les villes.

¹ *Les solitudes en France en 2016*, rapport du CREDOC pour la Fondation de France, https://www.fondationdefrance.org/sites/default/files/atoms/files/solitudes_2016_rapport_final_0.pdf

² Bérengère Gouraud, Pascal Noblet, 2017, *Les trois formes de solitude : Vie seule, isolement et sentiment de solitude*, n, Synthèse de la MASSP n°35, septembre, http://www.onpes.gouv.fr/IMG/pdf/2017-09-13_-_les_trois_formes_de_solitude_dgcs-massp.pdf

³ Cécile Féré, 2013, « Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaine », *Flux*, 2013/1, n°91

⁴ Jean-Pierre Orfeuil, 2017, « Inégaux face à la mobilité », Observatoire des inégalités, https://www.inegalites.fr/Inegaux-face-a-la-mobilite?id_theme=25

⁵ Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Elodie Dupuis, 2015, « Analyser les sociétés à partir de la motilité » in *Motilité et mobilité : mode d'emploi Neuchâtel*, Alphil éditions, coll. « Espaces, mobilités et sociétés », 2015, 256 p.

⁶ Jean-Pierre Orfeuil, 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS*, [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques <http://journals.openedition.org/sociologies/3321>

⁷ Jean-Pierre Orfeuil, 2010, op.cit.

C'est également à cette période que l'on assiste à la **démocratisation de l'automobile**, notamment dans les classes moyennes supérieures. Pour Vincent Kaufmann, la démocratisation de l'automobile a participé aux transformations du territoire. Les entreprises notamment ont « tiré parti des capacités de mobilités offertes par la détention d'automobiles et les réseaux de transport en commun » pour se déplacer « hors la ville passante, qui s'oppose au logique d'enfermement »⁸ au profit des périphéries⁹.

Les stratégies d'habitation des ménages se sont également modifiées du fait d'une plus grande mobilité offerte par la voiture ou les transports en commun. « La vie quotidienne des ménages s'est complexifiée, avec d'une part la multiplication des sphères d'activités de ses membres (double activité professionnelle, loisirs et activités extra-scolaires des enfants) et d'autre part, l'éclatement spatial des espaces de la vie quotidienne »¹⁰. Il en résulte **une tension spatio-temporelle accrue (...) avec l'éclatement progressif de l'unité de lieu de la vie quotidienne dont la mobilité devient alors un élément central**¹¹.

1.2 De la « mobilité joyeuse à l'obligation de mobilité »¹²

Quelle que soit la façon dont elle est vécue, la mobilité tend à progresser en France. En 2016, le Ministère de l'environnement recensait 956 milliards de voyageurs-kilomètres, contre moins de 850 milliards dix ans auparavant. Pour les déplacements touristiques¹³, si le taux de partants se maintient aux alentours de 75% (74,8% en 2017 vs 75,4% en 2015), le nombre de voyages de ceux qui sont partis tend à s'accroître (5,6 départs en moyenne en 2017 contre 4,9 en 2015).

La mobilité parée de multiples vertus (associée aux voyages et aux vacances, synonyme d'adaptabilité, de flexibilité et d'ouverture), peut également se révéler contrainte, subie et source de nuisances environnementales ou sonores. Pour les seuls déplacements domicile-travail, le temps de trajet s'est allongé de 7 minutes entre 1990 et 2010¹⁴. Les trajets domicile travail sont source de fatigue pour 15% des actifs en emploi¹⁵ et cette fatigue apparaît directement liée à la durée de déplacements.

Pour Vincent Kaufmann, nous sommes ainsi passés « **d'une mobilité joyeuse à une obligation de mobilité** ». **Cette obligation de mobilité « (...) a suscité l'émergence d'un droit au transport**, défini comme l'accès aux transports en commun, puis d'un droit à la mobilité comme l'accès de l'individu à ses activités quotidiennes. Ces droits ont gagné en légitimité car **ils conditionnent la plupart des autres**

⁸ David Mangin « La ville passante », Parenthèse, 2010 « C'est ce que j'appelle la ville passante et métisse, c'est-à-dire une ville où on cesse de juxtaposer des environnements fermés, sécurisés, mais très dépendants de l'automobile, et qui doivent continuellement être contournés pour se rendre d'un lieu à l'autre, et où on limite la vitesse des voies rapides pour les rendre traversables et permettre un accès plus facile à l'école, à la supérette, à l'arrêt de transport en commun. »

⁹ Jean-Pierre Orfeuill, 2010, op.cit.

¹⁰ Vincent Kaufmann, Christophe Jemelin, 2004, « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? », in *Espaces en transaction*, dir R. Séchet I. Garat, D. Zeneidi, Presses universitaires de Rennes, 2008

¹¹ Vincent Kaufmann, Christophe Jemelin, 2004, op. cit.

¹² Jean-Pierre Orfeuill, 2010, op. cit.

¹³ Mémento du tourisme, édition 2018, « Les déplacements touristiques des Français », p. 80, https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/stats-tourisme/memento/2018/MEMENTO_TOURISME_Edition2018-WEB.pdf

¹⁴ Layla Ricroch, Benoit Roumier, 2011, « Entre 1999 et 2010, la durée moyenne du trajet domicile / travail pour les personnes en emploi a crû de 7 minutes », *Insee Première*, n°1377, novembre.

¹⁵ Dares Analyses, novembre 2015, N°081

droits socio-économiques (se nourrir, travailler, se soigner, s'éduquer, se cultiver, avoir une vie sociale et politique (voter, participer), ne serait-ce qu'en permettant de rejoindre les guichets qui donnent accès à ceux-ci »¹⁶.

Mais « les individus n'ont pas tous la même capacité à "faire face" à ce nouvel impératif de mobilité »¹⁷. « L'imaginaire contemporain accole à la mobilité de fécondes et positives associations »¹⁸. Anne Barrère et Danilo Martuccelli¹⁹ décrivent les multiples connotations dans la littérature articulant la mobilité à la recherche d'une transformation existentielle, la marche vers une vie meilleure, une forme d'emprise sur le monde, la possibilité de se confronter à l'altérité. Anne Barrère et Danilo Martuccelli montrent que la « représentation fantasmée de la mobilité généralisée de certains individus produit [même une forme] d'enclavement individuel chez d'autres [...] C'est parce qu'ils vivent dans un monde qui survalorise le mouvement, que la mobilité empêchée ou impossible englué certains personnages dans le malaise existentiel. **Ne pas pouvoir bouger est plus que jamais un signe d'impuissance sociale** ».

¹⁶ Yves Jouffe, 2014, « La mobilité des pauvres. Contraintes et tactiques », *Revue de la CNAF, Informations Sociales* n°182, 2014/2, p.90

¹⁷ Cécile Féré, 2013, op. cit.

¹⁸ Sandra Hoibian, Charlotte Millot, Solen Berhuet, Jörg Müller, 2019, « Liberté, égalité, individualité », *Note de Conjoncture Sociétale du Crédoc*

¹⁹ Anne Barrère, Danilo Martuccelli « La modernité et l'imaginaire de la mobilité : « inflexion contemporaine », *Cahiers internationaux de sociologie* 2005/1 (n° 118), p. 55-79.

Encadré 1 : Mobilité et motilité : éléments de définition

La définition ici retenue permet d'appréhender les déplacements des individus dans un contexte donné, c'est-à-dire en prenant en compte leurs contraintes, leurs facilités, leurs aspirations, leurs aptitudes.

« L'ensemble des caractéristiques propres à un acteur qui permettent d'être mobile, **c'est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les conditions sociales d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants, les connaissances acquises, comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager**, etc.

Trois dimensions de l'analyse se distinguent ainsi :

- **le champ des possibles** : chaque contexte offre un champ des possibles spécifiques en matière de mobilité ;

- **les aptitudes à se mouvoir** : chaque personne se caractérise par des aptitudes à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social. Cet ensemble d'aptitudes se nomme la motilité. La motilité est donc la manière dont une personne ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de déplacements et en fait usage : elle relève de l'intentionnalité et des projets ;

- **les déplacements** : renvoient au franchissement de l'espace. Ces déplacements sont orientés et se déroulent alors entre une origine et une ou plusieurs destinations (...) »

Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Elodie Dupuit (Dir.), 2015, *Mobilité et motilité : mode d'emploi*, Presses Universitaires Suisses

1.3 Une étude pour appréhender le lien entre isolement relationnel et mobilité : quelles réalités ? quels vécus ?

La tension entre l'impératif normatif de la mobilité et la dispersion des lieux de vie (travail, logement, accès aux soins, aux loisirs, etc.) rend l'analyse des déplacements quotidiens des Français particulièrement intéressante. Quelles sont les occasions de déplacement ? Quelles distances sont parcourues ? Avec quel(s) moyen(s) de transport ? Quelles représentations sont associées aux déplacements ? Qui a dû renoncer à se soigner, à se former ou à réaliser des démarches administratives faute de pouvoir se déplacer ? Comment qualifier les freins et les renoncements aux déplacements ?

Et 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 de transports utilisés, etc. ? Les renoncements dans les déplacements sont-ils plus fréquents chez les personnes en situation d'isolement relationnel ? Les représentations associées à la mobilité sont-elles différentes du reste de la population ?

L'enjeu de cette étude est de **comprendre les relations entre la mobilité, l'isolement relationnel et le sentiment de solitude.** Le fait de se déplacer régulièrement loin de chez soi ou, au contraire, de rester confiné aux abords de son domicile, le sentiment de restriction sur les déplacements a-t-il une influence sur l'isolement relationnel et sur le sentiment de solitude ? Des stratégies sont-elles mises en place par les personnes concernées ? Lesquelles ? Quelles attentes formulent-elles à l'égard des pouvoirs publics ?

1.4 Méthodologie de l'enquête

1. Une enquête en ligne en population générale

Pour investiguer ces questions, le CRÉDOC a mobilisé l'enquête Conditions de vie et aspirations des Français, dispositif d'enquête récurrent sur les modes de vie des concitoyens dans lequel des questions ont été insérées pour le compte de la Fondation de France. Ces questions concernent les **occasions de contact avec les cinq réseaux de sociabilité étudiés** : famille, amis, voisins, membres d'une association ainsi que collègues de travail pour les actifs occupés. Elles permettent d'identifier, au sein de la population Française de 15 ans et plus, le nombre de personnes en situation d'isolement relationnel.

Encadré 2 : Définition de l'isolement relationnel

Sont considérées comme isolées objectivement les personnes ne rencontrant jamais physiquement les membres de tous leurs réseaux de sociabilité (famille, amis, voisins, collègues de travail ou activité associative) **ou ayant uniquement des contacts très épisodiques** avec ces différents réseaux : quelques fois dans l'année ou moins souvent. Le calcul de la part de la population en situation d'isolement relationnel ne prend donc pas en compte les relations au sein du ménage (entre conjoints, avec les enfants ou les autres personnes vivant au domicile). La densité des liens est donc approchée par la mesure de leur **fréquence** et l'approche retenue s'appuie sur **la diversité des réseaux relationnels actifs et donc potentiellement activables**.

D'autres questions relatives à la mobilité ont également été intégrées au questionnaire du CRÉDOC. Les thématiques concernent les moyens de transport utilisés, les distances parcourues, les (non)renoncements dans les trajets selon les motifs (rendre visite à des proches, se soigner, pratiquer des loisirs, etc.), ainsi que les représentations associées à ces déplacements.

L'enquête a été réalisée en ligne entre décembre 2018 et janvier 2019, auprès d'un échantillon représentatif de 2 976 personnes, âgées de 15 ans et plus, sélectionnées selon la méthode des quotas. Ces quotas (sexe, âge, PCS, taille d'agglomération, région) ont été calculés d'après les résultats du dernier recensement général de la population, actualisé grâce à l'enquête emploi et aux données démographiques de l'INSEE. Un redressement final a été effectué pour assurer la représentativité par rapport à la population nationale (France métropolitaine et DOM-TOM).

2. Et des entretiens téléphoniques auprès de personnes en situation d'isolement relationnel

Une phase qualitative est venue enrichir les résultats de l'enquête quantitative. **Dix-huit personnes en situation d'isolement relationnel ont été interviewées par téléphone, après avoir été sélectionnées en fonction de leurs réponses au questionnaire.** Pour le recrutement, le CRÉDOC s'est attaché à obtenir une diversité des profils des personnes : sexe, âge, situation d'emploi, niveau d'études et taille de l'agglomération de résidence. **L'hétérogénéité des profils a également été recherchée concernant l'intensité et les distances de déplacement, les renoncements dans les déplacements ainsi que l'absence, ou le manque d'accessibilité de l'offre en matière de transport en commun.** Les échanges, entre 45 minutes et 2h15, ont eu lieu par téléphone en juin et juillet 2019. Toutes les personnes étaient volontaires pour réaliser l'entretien.

L'approche par entretiens semi-directifs permet d'aller **au-delà du nombre de contacts avec les proches sur une période donnée**. Elle permet d'appréhender l'implication dans les relations (se sent-on très proche d'une personne ou s'agit-il d'une simple connaissance ?), le sentiment de pouvoir compter sur autrui en cas de difficulté, mais aussi l'évolution de ces échanges au cours du temps, notamment en abordant les étapes marquantes dans la biographie des personnes concernées. Il est également possible d'appréhender la **place du numérique et des contacts entretenus à distance** via les multiples outils existants (réseaux sociaux, mails, etc.). Les récents travaux du CRÉDOC²⁰ sur ce thème ont notamment montré que les liens numériques, pour être très présents dans le quotidien de nos concitoyens, restaient, pour l'essentiel, **des liens dits « faibles »**²¹, c'est-à-dire des liens peu impliquants. Cet enseignement est-il également vérifiable pour les personnes en situation d'isolement relationnel ? Les contacts par mails ou via des tchats prennent-ils une réalité différente pour ceux qui n'ont pas d'occasions d'échanges *de visu* ?

Outre la fréquence et la qualité ressentie des contacts avec les différents réseaux de sociabilité, les entretiens se sont centrés sur la mobilité des personnes isolées. Quelles sont leurs occasions de déplacement ? Les personnes isolées connaissent-elles des freins particuliers à la mobilité ? Comment qualifier la nature de ces freins ? S'agit-il de difficultés à disposer ou à accéder à des moyens de locomotion ? S'agit-il de difficultés à emprunter certains modes de transport ? Ces difficultés relèvent-elles du registre financier, médical, psychologique, etc. ? Quelles sont les incidences de ces obstacles dans leurs occasions d'échange avec leur entourage ? Comment l'importance des mobilités liée à des déplacements professionnels fréquents et / ou de longue distance peut-elle également influencer la vie sociale des actifs concernés ? L'amplitude des déplacements peut-elle réduire les moments d'échanges entre proches ?

L'analyse des entretiens a mis en évidence **cinq formes de contraintes ou d'empêchement dans les déplacements des personnes en situation d'isolement relationnel** sans prétendre à l'exhaustivité des situations :

- **Les contraintes financières qui limitent les déplacements** : en raison du coût des trajets (essence, entretien de la voiture, titres de transport), notamment dans les zones nécessitant le recours à la voiture ;
- **Les contraintes territoriales qui nourrissent le sentiment d'être loin de tout** : notamment des biens et services nécessaires à la vie quotidienne, comme les transports publics ou encore l'accès aux soins, etc. L'éloignement géographique peut ainsi être un facteur de limitation ou de renoncement à la mobilité ;
- **Les contraintes médicales** : en lien avec la maladie et / ou un handicap qui entrave les possibilités de déplacement ;
- **Les contraintes psychologiques : lorsque l'anxiété entrave l'acquisition des compétences nécessaires** pour se déplacer (savoir-faire, capacités organisationnelles) et qui peuvent être affectées par des craintes spécifiques associées aux déplacements (anxiété, agoraphobie, claustrophobie par exemple) ;

²⁰ Régis Bigot, Patricia Croutte, Sandra Hoibian, Jörg Müller, « Veux-tu être mon ami ? L'évolution du lien social à l'heure numérique », décembre 2014, Crédoc, Cahier de recherche n°312 <http://www.credoc.fr/pdf/Rech/C312.pdf>

²¹ François Lorrain, Harrison C. White, 1971, « Structural Equivalence of Individual in Social Networks », *Journal of Mathematical Sociology*; Mark Granovetter, 1973, « The Strength of Weak Ties », *American Journal of Sociology*, vol. 78, n° 6

- **Les contraintes de temps : quand l'hypermobilité limite les occasions de sociabilité** : les situations concernent les actifs qui déclarent de larges amplitudes horaires (imposées notamment par les temps de transport entre le domicile et le travail) qui viennent complexifier la conjugaison des temps personnels et professionnels.

Ces catégories ne sont pas exclusives. Les contraintes financières et d'ordre territorial notamment sont parfois difficiles à dissocier (le coût trop élevé de l'essence pour réaliser une longue distance faute d'équipements à proximité). Selon les situations, les personnes mettent en avant une forme de blocage plus qu'une autre pour expliquer leurs difficultés ou renoncements à se déplacer. Les solutions à imaginer en faveur d'une plus grande mobilité peuvent être de nature différente selon que l'on considère la distance (recherche de solutions pour la livraison à domicile) ou la question financière (aide pour la réparation du véhicule, prêt d'un véhicule, etc.). Il nous a donc semblé important de distinguer ces catégories, même si elles se cumulent parfois dans la réalité. **La description de ces modèles permet de mieux comprendre les incidences respectives de l'isolement relationnel et de la (non)mobilité** chez les personnes interrogées dans le cadre de cette enquête et au moment de l'entretien. Les éléments décrits dans ce rapport ne préjugent pas de l'évolution de la situation des personnes, tant du point de vue de leurs contacts *de visu* avec les cinq réseaux de sociabilité évoqués, que de leurs possibilités de déplacement à venir.

Point d'attention sur les propos évoqués dans certains entretiens

Trois répondants ont fait part d'une grande détresse au moment de l'entretien, et deux d'entre eux ont exprimé des idées suicidaires. La gravité de ces situations a amené le chargé d'études du CRÉDOC à sortir du cadre formel de l'entretien et à s'assurer que les personnes avaient la possibilité de contacter un professionnel (médecin traitant, assistant de service social, psychologue ou psychiatre, etc.). Les coordonnées de SOS Suicide ont été transmises aux personnes ayant explicitement fait part de cette intention, et celles de SOS Amitié lorsque le mot « suicide » n'a pas été prononcé. La mise en place d'un protocole en amont des entretiens est en cours de programmation entre le CRÉDOC et les équipes de psychologues et psychiatres qui travaillent sur le Programme du 13 Novembre²².

²² Les attentats du 13 novembre 2015 et les événements du 18 novembre à Saint-Denis ont été traumatisants pour les victimes, leurs proches, mais aussi l'ensemble de la société française. La communauté des chercheurs se mobilise pour comprendre les phénomènes qui sont à l'œuvre aujourd'hui. 13 Novembre est un programme de recherche transdisciplinaire qui se déroule sur 12 ans. Son objectif est d'étudier la construction et l'évolution de la mémoire après les attentats du 13 novembre 2015, tout en pensant l'articulation entre mémoire individuelle et mémoire collective. Le Crédoc participe à ce programme de recherche.

Profil des personnes interrogées par téléphone

	Type de frein à la mobilité et/ou à la vie sociale										
	Pseudo	SEXE	AGE	Diplôme	Localisation	Activité	Financ.	Temps	Santé (1)	"Psy" (2)	Géog.
1	Anabelle	Femme	21 ans	Bac	Rural	Service civique				**	
2	Samuel	Homme	27 ans	BEPC	Rural	En emploi		**			**
3	Sarah	Femme	37 ans	Supérieur	Urbain	Chômage				**	
4	Valérie	Femme	44 ans	Bac	Rural	En emploi				**	*
5	Anna	Femme	44 ans	Supérieur	Urbain	En emploi	*	**		**	*
6	Paul	Homme	45 ans	Supérieur	Urbain	En emploi		**			*
7	Christian	Homme	52 ans	BEPC	Urbain	Inactif	*		**		
8	Pierre	Homme	54 ans	BEPC	Urbain	Inactif			**	**	
9	François	Homme	54 ans	BEPC	Urbain	En emploi		**			*
10	Ludovic	Homme	54 ans	Sans diplôme	Rural	Chômage	**		**	*	
11	Françoise	Femme	56 ans	Bac	Rural	Inactive	**		**	**	
12	Jean-Michel	Homme	56 ans	Supérieur	Rural	En emploi	*				**
13	Carine	Femme	58 ans	Supérieur	Rural	Chômage	**		*		**
14	Etienne	Homme	59 ans	Supérieur	Urbain	Inactif			**		
15	Vincent	Homme	60 ans	BEP	Rural	Inactif	**		*		**
16	Brigitte	Femme	61 ans	Bac	Urbain	Chômage	*			**	
17	Rose	Femme	63 ans	CAP	Urbain	Retraitée	**				
18	Annick	Femme	72 ans	Supérieur	Rural	Retraitée	*		**		**

(1) Type de freins Santé : problèmes physiques de santé

(2) Type de freins "Psy" : les enquêtés ont fait état de phobies (peur des transports ou de la foule), d'expériences traumatiques qui ont entraîné un repli sur soi, d'épisodes dépressifs sévères...

Bien qu'ayant accepté le principe de l'entretien au moment du questionnaire en ligne, les jeunes ont peu donné suite à nos demandes d'entretien. Ils sont donc un peu moins représentés que les autres classes d'âge dans l'échantillon qualitatif.

2. À l'exception du réseau familial, tous les réseaux voient baisser la densité des liens qui les tissent

Pour mesurer l'isolement, l'approche retenue s'est appuyée sur l'étude de cinq réseaux relationnels²³ distincts : amical, voisinage, familial, associatif, professionnel. **En 2019, comme en 2016, les Français construisent leur vie sociale pour l'essentiel sur le cercle amical, puis sur le cercle familial. En trois ans, des liens se sont toutefois distendus, à l'exception des liens familiaux.**

2.1 Les amis : le réseau de sociabilité le plus vivace aujourd'hui en France, mais une perte de liens pour les plus fragiles

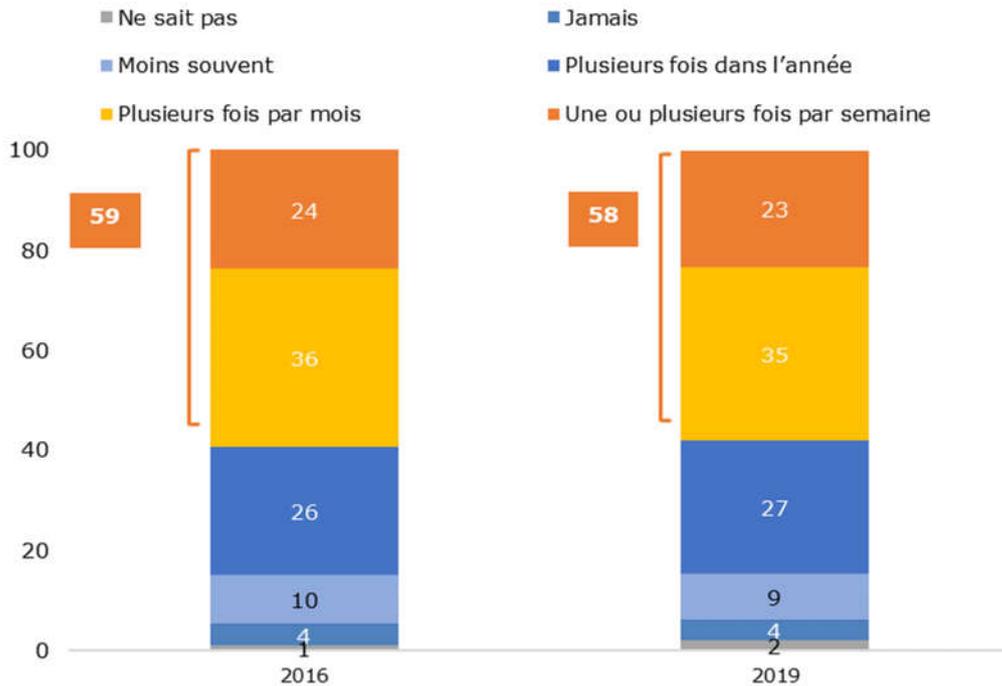
L'intérêt pour la vie amicale est une caractéristique française : plus d'une personne sur deux lui accorde une place centrale en France, soit davantage qu'en Allemagne, en Italie ou en Espagne par exemple. Ces liens souples, choisis (contrairement aux liens familiaux) s'appuient sur une proximité des valeurs ou du vécu, et rejoignent en cela les aspirations et valeurs de nos concitoyens. Les liens se tissent de plus en plus fréquemment avec des personnes **choisies** et non plus des personnes imposées par des normes sociales²⁴.

En 2019, selon l'enquête réalisée pour la Fondation de France, 58% des Français rencontrent leurs amis entre « une et plusieurs fois par semaine » à « plusieurs fois par mois » (- 1 point par rapport à 2016). Cette stabilité des liens amicaux en population générale masque toutefois des différences selon les populations et l'on observe une baisse parmi les plus vulnérables, comme les chômeurs ou les personnes disposant de bas revenus (respectivement – 8 et - 5 points, Graphique 2).

²³ Pour une définition du réseau relationnel, on pourra se référer par exemple à celle proposée par Pierre Mercklé pour qui la notion fait référence aux « *relations que <les> unités sociales entretiennent les unes avec les autres, directement, ou indirectement, à travers des chaînes de longueurs variables. Ces unités sociales peuvent être des individus, des groupes informels d'individus ou bien des organisations plus formelles, comme des associations, des entreprises, voire des pays* », in Pierre Mercklé, *Sociologie des réseaux sociaux*, Paris, Éditions La Découverte, 2004.

²⁴ François de Singly, 2010, *Les uns avec les autres. Quand l'individualisme crée du lien*, Armand Colin, Paris.

Graphique 1 – 58% des Français rencontrent leurs amis entre « une et plusieurs fois par semaine » à « plusieurs fois par mois »
« A quelle fréquence voyez-vous vos amis ? »

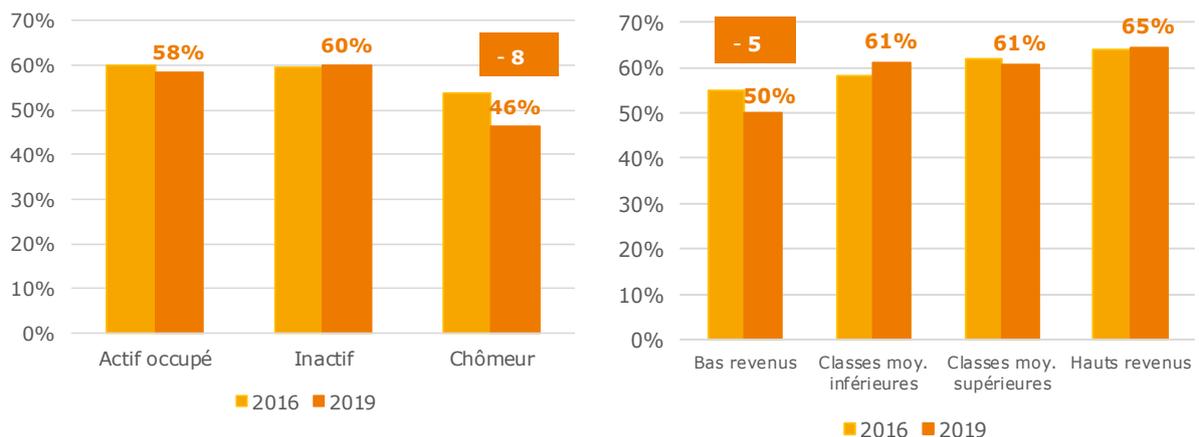


Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2016, 2019

Graphique 2 : Evolution de la fréquence des contacts avec les amis entre 2016 et 2019 selon la situation sur le marché du travail et les catégories de revenus

« A quelle fréquence voyez-vous vos amis ? » (en % ayant un contact « Une ou plusieurs fois par semaine » ou « Plusieurs fois par mois » avec leurs amis)

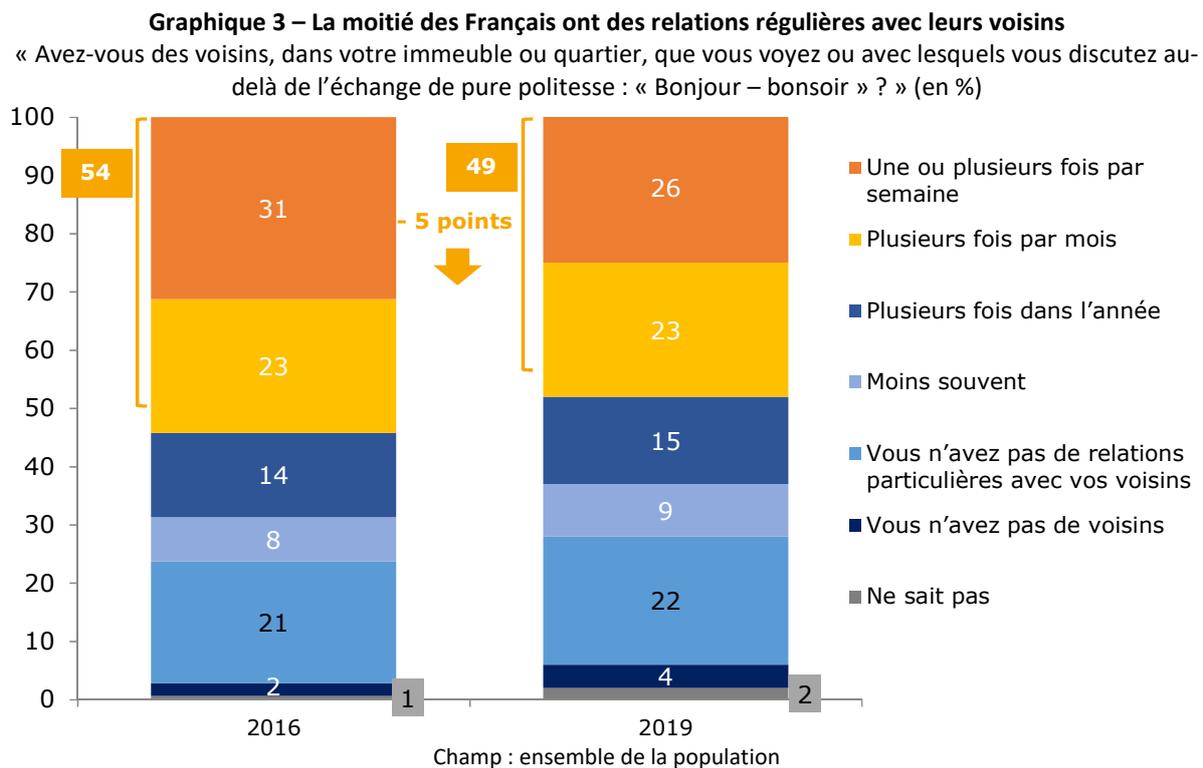


Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2016, 2019
Guide de lecture : 46% des chômeurs voient leurs amis « Une ou plusieurs fois par semaine » ou « Plusieurs fois par mois »

2.2 Les contacts avec les voisins tendent à s'espacer

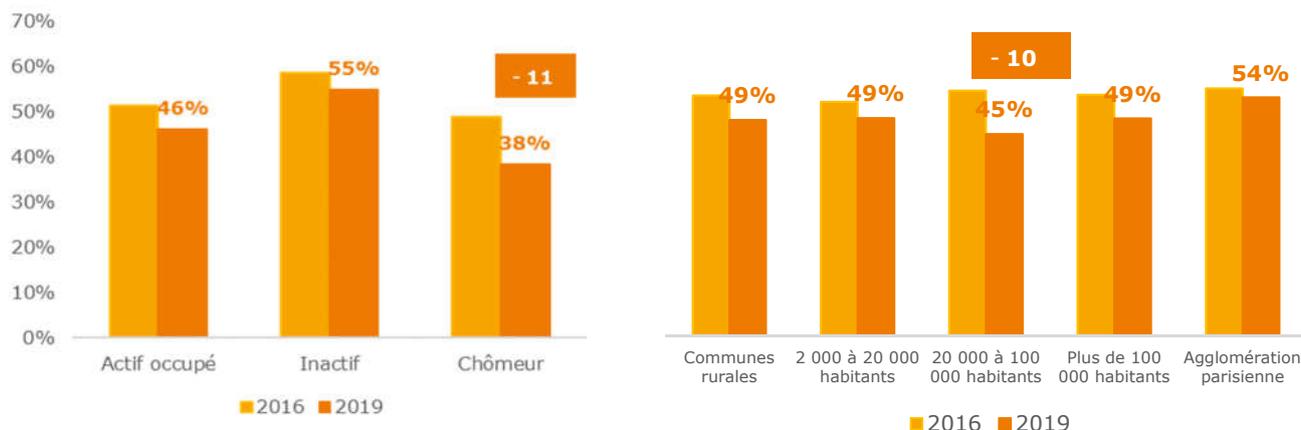
Par rapport à 2016, la densité des relations qu'on entretient avec ses voisins est plutôt en recul : **49% ont des relations régulières (plusieurs fois par mois, voire par semaine) avec leurs voisins qui dépassent le simple « bonjour »**. Cette proportion est en baisse de 5 points par rapport à 2016 (Graphique 3). Les chômeurs et les habitants des grandes agglomérations de province affichent des baisses particulièrement sensibles. À rebours de l'idée de grandes villes qui deviendraient « *des "non-lieux", espaces de circulation impersonnels où prévaut l'anonymat des individus (...)* »²⁵, c'est dans l'agglomération de Paris que les relations de voisinage seraient, en 2019, les plus denses (54% vs 49% en moyenne).



Source : CRÉDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2016, 2019

²⁵ Céline Bryon-Portet, 2011, « Vers une société plus conviviale et solidaire ? Les associations et réseaux fondés sur la proximité géographique à l'ère post-moderne », *Sociétés* n°113

Graphique 4 – Evolution de la fréquence des contacts avec les voisins entre 2016 et 2019 selon la situation sur le marché du travail et la taille des communes d’habitation
(en % ayant un contact « Une ou plusieurs fois par semaine » ou « Plusieurs fois par mois » avec leurs voisins)



Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquêtes Conditions de vie et Aspirations des Français.

Guide de lecture : 38% des chômeurs ont un contact « Une ou plusieurs fois par semaine » ou « Plusieurs fois par mois » avec leurs voisins

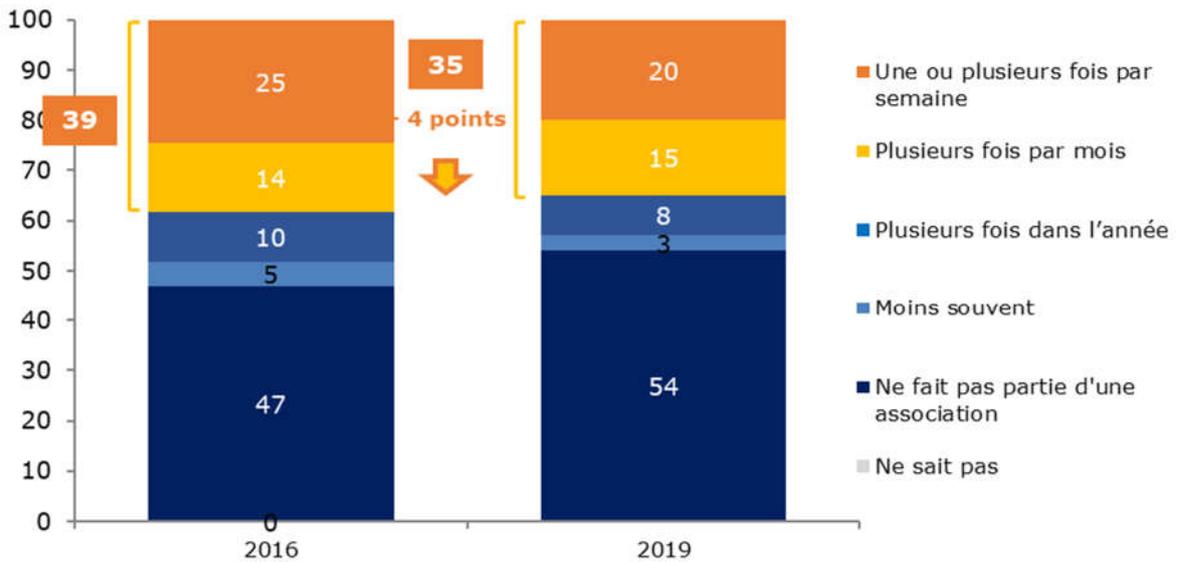
2.3 L’engagement dans les réseaux associatifs baisse légèrement

Edith Archambault et Viviane Tchernonog soulignent que la participation associative contribue à « *la décision démocratique, à la cohésion sociale, au bien-être des personnes et à l’animation des territoires* »²⁶. Ces fonctions sont notamment remplies par les liens sociaux qui sous-tendent la participation à des activités associatives.

En 2019, plus d’une personne sur deux (54%) ne fait partie d’aucune association (+ 7 points par rapport à 2016, Graphique 5). L’engagement régulier (35% de la population interrogée en moyenne) est en recul de 4 points, avec une baisse particulièrement forte chez les 40-49 ans (- 10 points dans cette tranche d’âge).

²⁶ Edith Archambault, Viviane Tchernonog, « Repères sur les associations en France » In *Associathèque*, mars 2012 <http://cpca.asso.fr/wp-content/uploads/2012/05/les-associations-en-france-aujourd'hui.pdf>

Graphique 5 - Faites-vous partie ou participez-vous aux activités d'une association (ou d'un groupe) ?



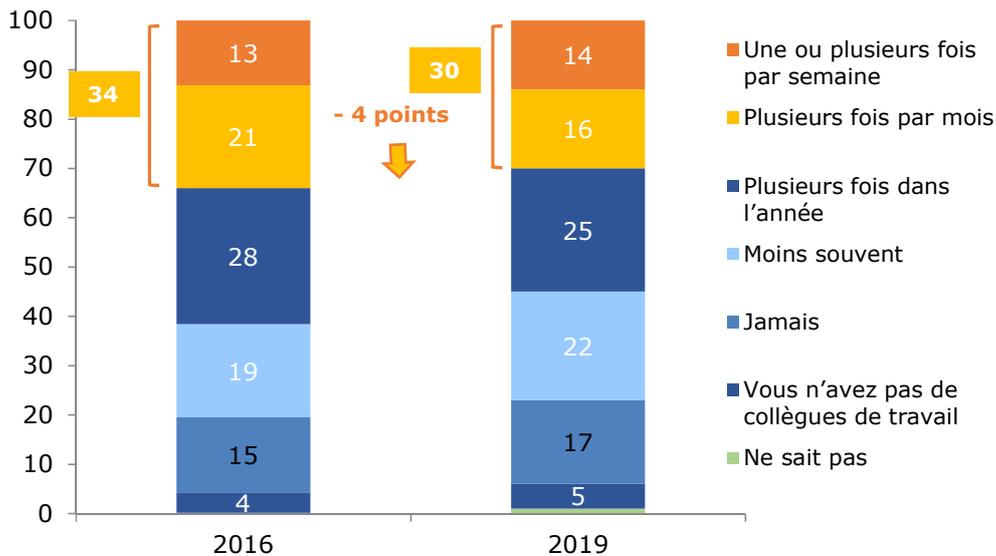
Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2016, 2019

2.4 Les relations entre collègues de travail sont moins fréquentes

La proportion d'actifs en emploi qui voient régulièrement, en dehors du travail, leurs collègues a diminué de 34% à 30% en 2019 (Graphique 6 Erreur ! Source du renvoi introuvable.). En population totale, ce sont 16% des personnes de 15 ans ou plus qui ont de tels contacts avec leurs collègues, contre 17% en 2016.

Graphique 6 – Fréquence des relations extra-professionnelles avec les collègues (en %)
« Vous arrive-t-il de voir ou être en contact avec vos collègues en dehors du travail ? »



Champ : ensemble des personnes en emploi (soit 50% des Français)

Source : CRÉDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2016, 2019

L'emploi est vecteur d'intégration, en particulier parce qu'il crée une **structuration de la vie quotidienne** propice à l'établissement de moments de socialisation et parce qu'il est porteur **d'identité individuelle et sociale**²⁷. Concrètement, le travail **offre aussi des occasions** de dialogue et d'échange.

Interrogée lors de la phase qualitative de l'étude, Brigitte témoigne de cette réalité : bien que n'ayant pas de collègues, Brigitte travaillait comme employée de maison chez des particuliers, et son activité professionnelle lui permettait de voir du monde, d'échanger avec les enfants de ses employeurs. Depuis qu'elle est au chômage, les occasions d'échanges se sont réduites et le sentiment de solitude est plus prégnant :

« Avec le travail ça allait, j'avais des contacts dans la journée, ça me suffisait. Mais alors quand on travaille plus, c'est morne plaine ». Brigitte, 61 ans, vit seule, Bac, au chômage, zone urbaine, se déplace en voiture ou à pied, habite à proximité des transports en commun

Les écarts catégoriels sont sensibles : les cadres, par exemple, ont deux fois plus de contacts avec leurs collègues que les ouvriers. Entre 2016 et 2019, on remarque une quasi disparition des écarts liés au genre : alors qu'en 2016 les hommes actifs étaient plus nombreux que les actives à rencontrer leurs collègues en dehors du travail (23% vs 12%), hommes et femmes ne se distinguent plus en 2019 (17% vs 15%).

Relevons que les transformations à l'œuvre dans les conditions de travail sont sensibles et affectent différemment les catégories de la population en emploi. Évoquons par exemple la **flexibilité des formes de contractualisation** : depuis les années 2000, les embauches en contrats à durée déterminée (CDD) de très courte durée (moins d'un mois) ont fortement augmenté et la durée médiane des CDD s'est raccourcie²⁸. Or il est avéré que des contrats répétés de très courte durée présentent de multiples inconvénients pour les salariés concernés : la rémunération et la qualité de vie sont impactées, les perspectives d'évolution sont diminuées²⁹. Ces contrats concernent certains publics, et en particulier les jeunes, les femmes, et les personnes peu ou pas qualifiées. La **digitalisation** du monde du travail est un autre exemple. Elle tend à **polariser** les écarts salariaux entre les non-diplômés et ceux dont les qualifications et les aptitudes répondent aux exigences des nouvelles formes d'économie³⁰. Ainsi, ce sont les plus diplômés des actifs qui louent le plus la meilleure conciliation entre vie personnelle et professionnelle permise par les nouvelles technologies et qui sont le plus demandeurs de télétravail³¹.

2.5 Un repli sur les liens familiaux ?

La « famille » est une des valeurs cardinales de notre société : c'est, depuis longtemps, le domaine de la vie le plus important aux yeux des Français, loin devant la vie professionnelle, amicale, les loisirs,

²⁷ Hélène Garner, Dominique Méda et Claudia Senik, 2006, « La place du travail dans les identités », *Economie et statistique* n°393-394, Insee.

²⁸ « Le développement des contrats de très courte durée en France », *Trésor-Éco* n° 238 – Direction générale du Trésor, <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2019/04/23/tresor-eco-n-238-le-developpement-des-contrats-de-tres-courte-duree-en-france>

²⁹ O. Bonnet, S. Georges-Kot, P. Pora, « Les contrats à durée limitée : trappes à précarité ou tremplins pour une carrière ? » in Collection Insee Références, 2019.

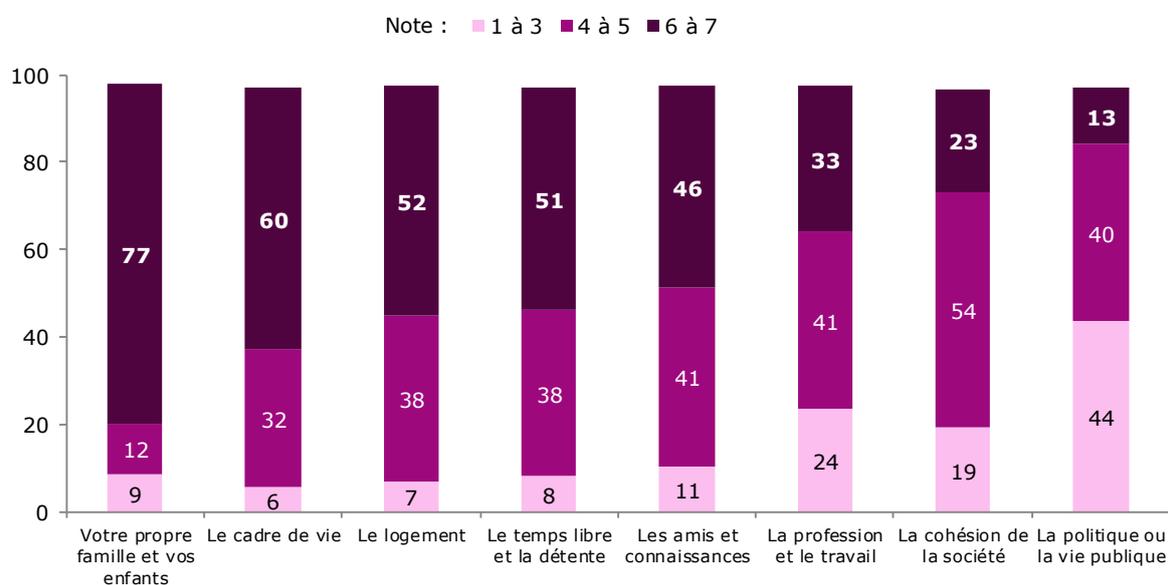
³⁰ Verdugo Gregory, 2017, « *Les nouvelles inégalités du travail. Pourquoi l'emploi se polarise* », Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), « Sécuriser l'emploi »

³¹ Le baromètre du numérique, 2017, CREDOC pour le CGE, l'ARCEP et l'Agence du numérique https://www.arcep.fr/uploads/tx_gspublication/barometre_du_numerique-2017-271117.pdf, p. 110-118.

etc. **En 2019, plus de 3 personnes sur 4 (77%) accordent une importance élevée à « leur propre famille et leurs enfants ».**

Graphique 7 – Valorisation des grands domaines de la vie (en %)

« Pour chacun des domaines de la vie suivants, pouvez-vous attribuer une note de 1 à 7 selon l'importance que vous lui accordez ? 1 signifie pas du tout important, 7 signifie très important, les notes intermédiaires permettent de nuancer ».



Champ : ensemble de la population

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

La primauté donnée à la sphère personnelle et familiale dépasse d'ailleurs largement les frontières de l'Hexagone et s'observe dans de nombreux pays³². Les priorités de vie se multiplient³³, le travail, la vie amicale et les loisirs sont jugés de plus en plus importants. Les contours de la famille, les attentes, et les liens avec le cercle familial évoluent également.

En trois ans, les liens avec les membres de sa famille avec qui on ne vit pas au quotidien se sont renforcés. En 2019, plus d'une personne sur deux a des liens réguliers avec les membres de sa famille qui ne vivent pas sous leur toit (+ 6 points).

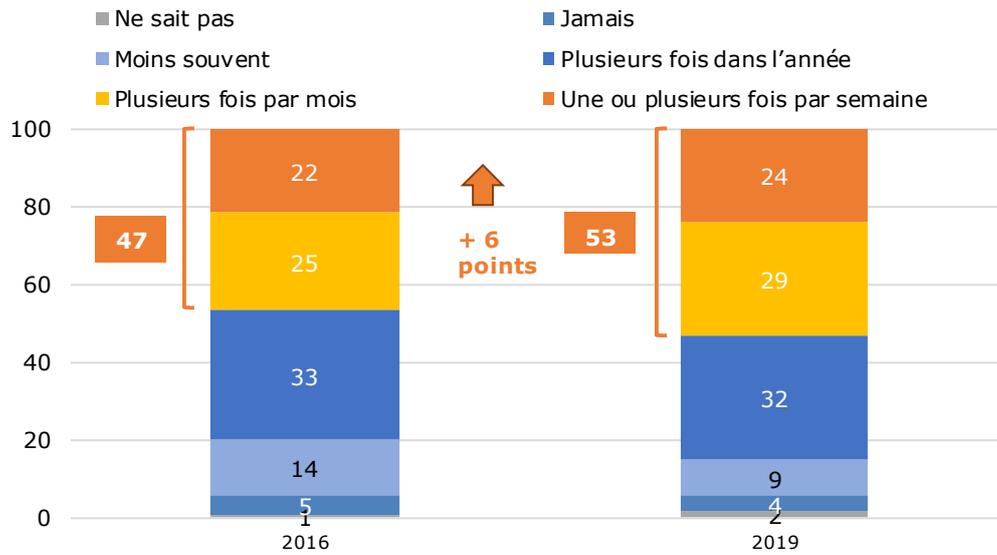


³² Les enquêtes European Values survey montrent ainsi que la famille est jugée le domaine le plus important de la vie dans la plupart des pays occidentaux

³³ Régis Bigot, Émilie Daudey et Sandra Hoibian, 2014, Les Français veulent vivre plus intensément, Consommation et modes de vie n°268, <http://www.credoc.fr/pdf/4p/268.pdf>

Graphique 8 – Plus d’une personne sur deux a des contacts réguliers avec sa famille

« A quelle fréquence voyez-vous des membres de votre famille qui ne vivent pas avec vous ? »



Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquêtes « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2016, 2019

Nous verrons plus loin (voir chapitre suivant) que cet accent mis sur le réseau familial est particulièrement fort chez ceux qui, sans être isolés, ont une sociabilité qui peut être qualifiée de fragile dans la mesure où elle se concentre sur un seul réseau de sociabilité.

3. L'isolement relationnel progresse en France

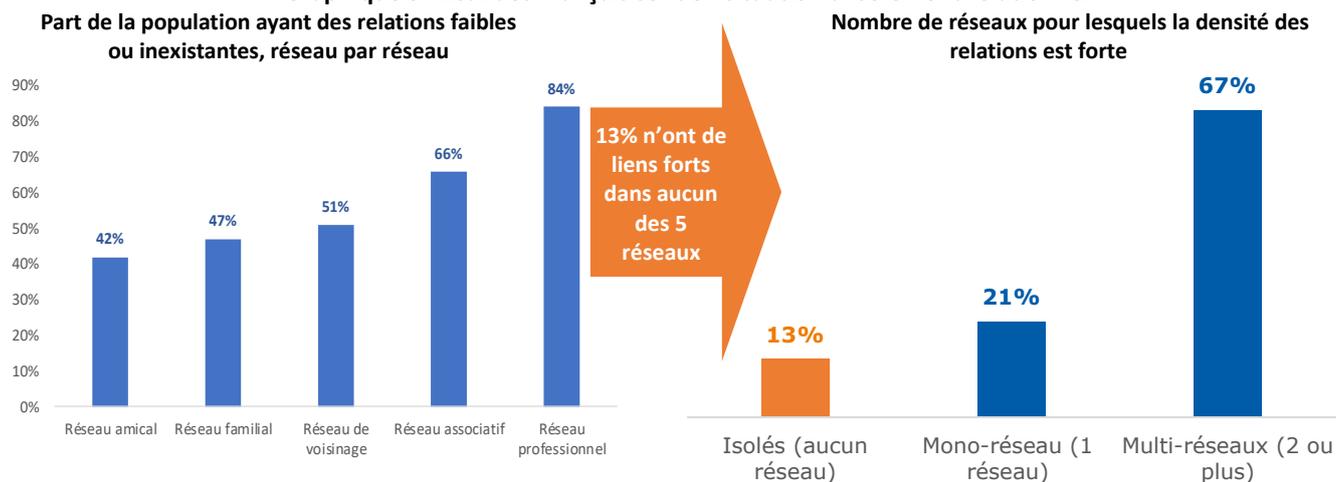
3.1 En 2019, près de 7 millions de personnes sont isolées³⁴

Au total, en examinant les liens dans ces cinq réseaux de sociabilité, **un peu plus d'un Français sur dix est en situation objective d'isolement.**



Ces personnes ne rencontrent et passent du temps avec d'autres personnes que **très rarement** (uniquement quelques fois dans l'année voire jamais), **quels que soient les réseaux de sociabilité** étudiés dans l'enquête : famille, amis, voisins, vie associative et professionnelle. La faible fréquence de leurs contacts peut laisser supposer une situation de vulnérabilité, dans la mesure où il leur est probablement plus difficile de s'appuyer sur quelqu'un en cas de coup dur, d'échanger sur les événements importants de leur vie, et de bénéficier des bienfaits de liens sociaux forts. 21% des Français ont des liens réguliers dans un seul réseau social et 67% ont des liens nourris dans plusieurs milieux différents.

Graphique 9 : 13% des Français sont en situation d'isolement relationnel



Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations », étude pour la Fondation de France, 2016

Lecture : 42% des Français rencontrent leurs amis moins de « plusieurs fois par mois », voire jamais

Pour le questionnaire détaillé voir en annexes

³⁴ Avec un intervalle de confiance à 5%, l'étude permet d'estimer que le taux de personnes isolées en France de 15 ans et plus est compris entre 11,5% et 13,9%, ce qui représente entre 6,3 millions et 7,6 millions de personnes (7 millions en moyenne) puisqu'en France, au 1er janvier 2018, la population des 15 ans et plus est estimée à 54 960 187 (Insee, estimations de population (données provisoires arrêtées à fin 2017)). Si l'on se concentre uniquement sur les personnes majeures (52 405 723 personnes au début 2018), l'étude décompte 12,8% de la population en situation d'isolement, compris dans un intervalle de confiance entre 11,6% et 14,0% soit une population comprise entre 6,1 millions et 7,3 millions. En moyenne la population majeure concernée serait donc de 6,7 millions.

Encadré 3 : Élément de contexte - Une hausse de l'isolement qui s'expliquerait par un contexte de fragilisation de la cohésion sociale malgré une relative embellie économique

Début 2019, un certain nombre d'indicateurs économiques sont au vert. Par exemple, la part de personnes déclarant s'imposer régulièrement des restrictions sur certains postes de leur budget recule de 2 points par rapport à 2018, et la proportion de personnes estimant que leur niveau de vie s'est amélioré depuis une dizaine d'années a progressé de + 4 points en un an.

Alors que les études sur le sujet convergent sur l'existence d'un lien entre solitude et précarité économique, comment expliquer la hausse de l'isolement dans le contexte de relative embellie économique ? Plusieurs hypothèses peuvent être avancées.

Première piste d'explication : toutes les catégories de la population ne profitent pas de l'embellie économique. Les plus pauvres et les classes moyennes inférieures, notamment, ont le sentiment de ne pas profiter de la reprise. En 2019, près des trois quarts des bas revenus (72%) déclarent s'imposer des restrictions financières contre moins d'un quart des hauts revenus (24%). Un écart de 48 points entre les deux extrémités de l'échelle sociale, qui n'était que de 12 points il y a 40 ans. Cette polarisation entre le haut et le bas de l'échelle des revenus s'opère dans un contexte où deux personnes sur trois (65%) réclament des mesures drastiques pour lutter contre les inégalités de revenus, en souscrivant à l'idée que « pour établir la justice sociale, il faudrait prendre aux riches pour donner aux pauvres ».

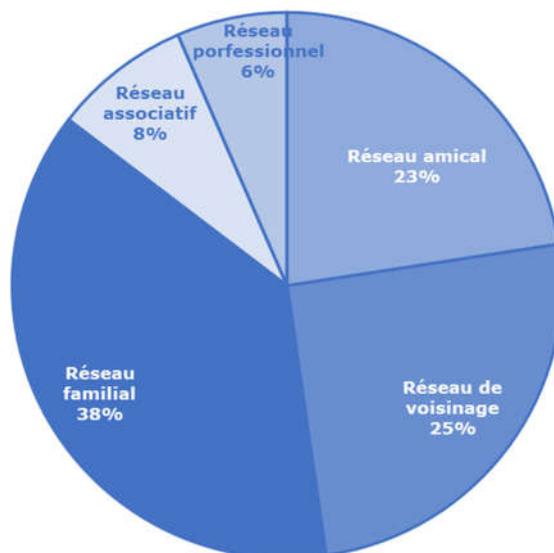
Seconde piste d'explication : la baisse généralisée de la confiance en autrui contrarie la sociabilité des individus. Le sentiment qu'il est « possible de faire confiance aux autres » décline régulièrement depuis plusieurs années, laissant une place toujours plus grande à la défiance : 63% des Français pensent aujourd'hui qu'en règle générale, « on n'est jamais assez méfiant » (+ 11 points en trois ans).

La baisse de la confiance et la hausse du sentiment d'inégalité sont parmi les éléments qui viennent fragiliser la cohésion de notre société, alimentant notamment les revendications du mouvement des Gilets Jaunes³⁵ qui a émergé fin 2018, et a connu un large soutien du corps social. En 2019, le CREDOC a inséré une question permettant de mesurer le soutien au mouvement. Début 2019, 6% des Français se revendiquaient comme étant eux-mêmes des Gilets Jaunes, 17% avoir de la sympathie pour le mouvement, et 33% le soutenir. Soit au total 56% de personnes qui soutiennent d'une manière ou d'une autre le mouvement.

En lien avec l'hypothèse d'une tendance au repli sur les liens familiaux évoquée dans le chapitre précédant, on constate pour la première fois en 2019 que **c'est la famille qui est le premier réseau de sociabilité des personnes n'ayant qu'un seul réseau de sociabilité actif** (Graphique 10), loin devant le voisinage et le réseau amical (38% vs 25% et 23%). En 2016, le réseau de voisinage se distinguait comme le premier mode de socialisation de ces personnes qui ne peuvent compter que sur un réseau et un seul.

³⁵ Sandra Hoibian, 2019, « Les Gilets jaunes, un « précipité » des valeurs de notre société », CRÉDOC, Note de synthèse, n°26, avril 2019

Graphique 10 : Nature du réseau de sociabilité actif chez les personnes qui n'ont qu'un seul réseau de sociabilité actif



Champ : ensemble des personnes qui n'ont qu'un seul réseau de sociabilité actif

Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2019
Guide de lecture : pour 38% des personnes qui n'ont qu'un seul réseau de sociabilité, ce réseau est la famille

Encadré 4 : Une multitude d'approches possibles pour mesurer l'isolement relationnel

Différentes approches méthodologiques peuvent être mobilisées pour quantifier l'isolement relationnel. L'approche retenue par le CREDOC et la Fondation de France s'appuie sur la diversité des réseaux relationnels (voisinage, familial, amical, associatif et professionnel) et la fréquence de contacts physiques avec ceux-ci. Le calcul de la part de la population en situation d'isolement relationnel ne prend pas en compte les relations au sein du ménage (relations entre conjoints et relations avec les enfants vivant au domicile).

D'autres arbitrages sont naturellement possibles. Ainsi, Pan Ké Shon³⁶ construit son indicateur d'isolement relationnel, à partir de la mesure du nombre d'interlocuteurs au cours d'une semaine. « L'indicateur, obtenu conventionnellement à partir des personnes n'ayant parlé qu'à quatre interlocuteurs ou moins (hors ménage) au cours d'une semaine, signale une certaine « pauvreté » relationnelle ».

Au-delà du nombre de contacts, d'autres approches peuvent chercher à mesurer l'étendue du réseau relationnel d'une personne, l'intensité de ces liens (se sent-on très proche d'une personne ou s'agit-il d'une simple connaissance ?), la fréquence avec laquelle on rencontre ses amis ou des membres de la famille, le sentiment de pouvoir compter sur autrui en cas de difficulté, l'implication dans des organisations collectives et citoyennes, etc.

Comment expliquer l'écart de mesure avec les données INSEE issues de l'enquête SRCV 2015

A partir de l'enquête SRCV, l'INSEE mesure en 2015 3% de personnes isolées³⁷. L'approche retenue par le CREDOC et la Fondation de France comptabilise 13% d'isolés.

Plusieurs éléments d'ordre méthodologique permettent d'expliquer cet écart.

³⁶ Jean-Louis Pan Ké Shon, 2003, « Isolement relationnel et mal être », *Insee Première*, n°931, novembre.

³⁷ François Gleizes, Sébastien Grobon, Stéphane Legleye, 2019, « 3% des individus isolés de leur famille et de leur entourage : un cumul de difficultés socioéconomiques et de mal-être », *Insee Première*, n°1770, septembre 2018, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4205228#encadre1>

- L'INSEE prend en compte les contacts à distance, exclus dans l'approche CREDOC-Fondation de France. L'Insee propose une autre mesure de l'isolement selon la nature des contacts (prise en compte ou non des contacts à distance). **En prenant en compte uniquement les contacts physiques (avec au plus un contact par mois), le taux d'isolement relationnel est de 10%, se rapprochant ainsi de celui mesuré par le CREDOC et la Fondation de France.**
- L'interrogation pour l'enquête SRCV a été réalisée en été, la vague de l'enquête Conditions de vie et aspirations dont est issue l'analyse CREDOC-Fondation de France a été réalisée en hiver. Or, l'exploitation comparée des vagues hiver et été de l'enquête Conditions de vie et aspirations du CREDOC révèle une fréquence de contacts plus élevée en période estivale sur le long terme.
- La présence d'un enquêteur pour le recueil des données dans l'enquête SRCV peut induire un biais de désirabilité sociale : certains répondants peuvent avoir une réticence à reconnaître leur isolement.

L'ensemble de ces différences sont susceptibles de jouer en faveur d'un taux d'isolement moins important pour l'INSEE.

D'autres différences existent (différence dans l'échelle de mesure, structure du questionnaire), dont il est difficile de mesurer l'impact.

Tableau synoptique des deux mesures de l'isolement dans l'enquête SRCV et dans l'enquête CDV

	Insee	CREDOC - Fondation de France
	Enquête Statistique sur les Ressources et les Conditions de Vie (SRCV)	Enquête Conditions de vie et aspirations des Français (CDV)
Population interrogée	Population de 16 ans et plus résidant en ménage ordinaire en France métropolitaine	Population de 15 ans et plus résidant en ménage ordinaire, France entière
Année	2015	2019
Période du terrain	Entre mai et juin (printemps-été)	Décembre à janvier (hiver)
Echantillon	21 000 personnes dont 15 000 sans proxy, c'est-à-dire en personne	3 000 personnes
Mode de passation de l'enquête	Face à face avec un enquêteur	En ligne
Réseau	Famille : personnes vivant en-dehors du ménage Entourage : amis, voisins, collègues de travail	Famille : personnes vivant en-dehors du ménage Entourage : amis, voisins, collègues de travail, membres d'une association
Nature des contacts	Rencontre physique et contact à distance par téléphone, SMS, Internet, courrier, courriel, etc.	Contacts physiques uniquement
Fréquence des contacts (en bleu, le seuil d'isolement)	<ul style="list-style-type: none"> - Chaque jour ou presque - Une ou plusieurs fois par semaine (mais pas chaque jour) - Plusieurs fois par mois (mais pas chaque semaine) - Une fois par mois - Une ou plusieurs fois par an (mais moins d'une fois par mois) - Jamais ou sans objet 	<ul style="list-style-type: none"> - Une ou plusieurs fois par semaine - Plusieurs fois par mois - Plusieurs fois dans l'année - Moins souvent - Jamais

3.2 Des conditions de vie plus précaires chez les isolés

Dans la lignée de nombreux travaux (Castel 1995, Pan Ké Son 2003), corroborés par les recherches menées par le CRÉDOC (Bigot 2001, 2006, Hoibian 2011, 2013), **l'étude met en exergue l'incidence des conditions de vie sur l'existence et la qualité du lien social (empêchement, affaiblissement) et sur le risque d'isolement.** Au sein des isolés, on recense davantage de personnes avec des bas revenus (61% ont un niveau de vie inférieur au niveau de vie médian³⁸), une moindre qualification (58% ont un diplôme inférieur au bac, soit 7 points de plus qu'en population totale) et aussi, un plus grand risque d'être au chômage (12% vs 7% de l'ensemble de la population).

Entre 2016 et 2019, le profil des personnes isolées a légèrement évolué. Les 40-49 ans sont plus souvent représentés (29%, + 8 points), tout comme les habitants des grandes agglomérations de province (27%, + 5 points).

La part des actifs occupés a crû de 3 points : un isolé sur deux est désormais en emploi. Mais, la qualité de la situation professionnelle de ces actifs s'est nettement dégradée. Par rapport à 2016, on y recense davantage de personnes travaillant moins de 35 heures par semaine (+ 5 points) et plus généralement, davantage de situations précaires (CDD, intérim : + 6 points). Les données de la DARES³⁹ indiquent que le nombre d'entrées en CDD a été multiplié par 2,5 entre 2001 et 2017. En 2017, 87% des embauches se font en CDD. Dans le même temps la durée moyenne des CDD est divisée par deux, passant de 112 jours en 2001 à 46 jours en 2017. Au sein de ces CDD, **83% durent moins d'un mois et 30% de ces CDD ne durent qu'une seule journée.** Le phénomène est particulièrement marqué dans certains secteurs d'activité, comme l'hébergement médicosocial, l'audiovisuel ou la restauration.

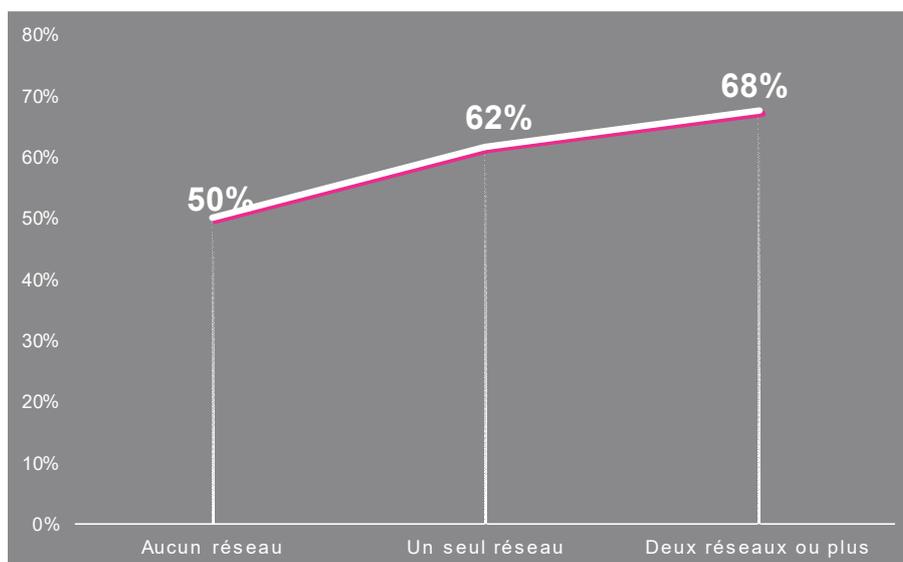
L'insécurité professionnelle des actifs isolés est telle qu'en leur sein, la possibilité estimée de retrouver un emploi équivalent en cas de besoin est amputée de 18 points par rapport aux actifs qui entretiennent des relations avec deux réseaux ou plus (50% vs 68%, Graphique 11).

³⁸ En 2017, selon l'enquête Revenus fiscaux et sociaux de l'Insee, le niveau de vie annuel médian des personnes vivant dans un ménage de France métropolitaine est de 1 735 euros par mois. Ce montant partage la population en deux, la première moitié ayant un niveau de vie inférieur et la seconde un niveau de vie supérieur. Données de l'INSEE, 2019, « En 2017, les niveaux de vie progressent légèrement, les inégalités sont quasi stables », Insee Première, n° 1772, <https://insee.fr/fr/statistiques/4208956>

³⁹ CDD, CDI : comment évoluent les embauches et les ruptures depuis 25 ans ? Dares analyses n°26, juin 2018

Graphique 11 – Des actifs isolés en insécurité professionnelle

"Si vous perdiez votre emploi actuel, quelles seraient vos chances de retrouver un travail plus ou moins équivalent ? » (en % « très bonnes chances » et « bonnes chances »)



Champ : actifs occupés

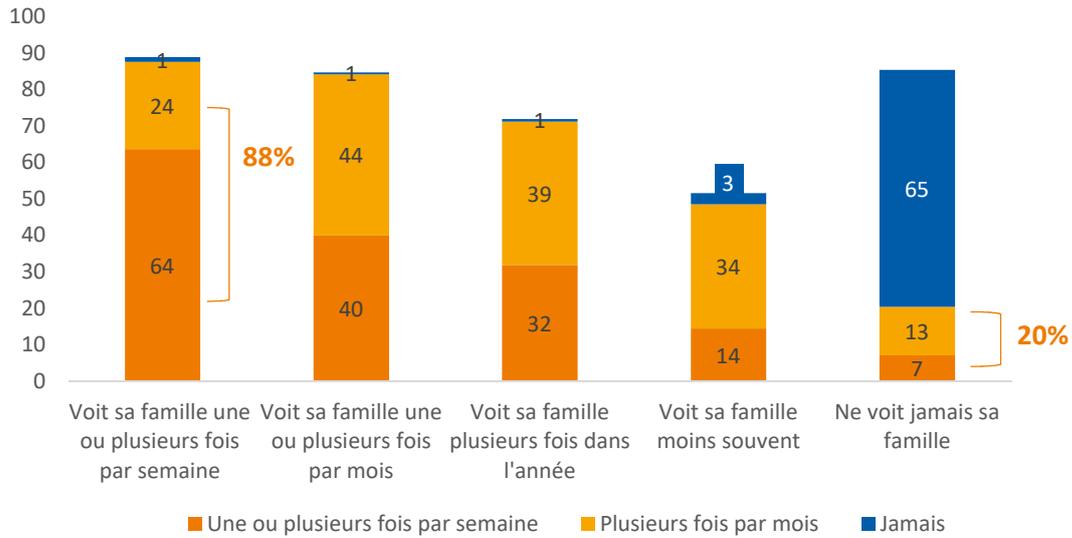
Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2019

3.3 Les isolés ont moins de contacts à distance, mais ces contacts sont particulièrement impliquants pour eux

Outre la fréquence des contacts réels avec des personnes de différents réseaux de sociabilité, l'enquête mesure également les contacts à distance, c'est-à-dire par courrier, téléphone ou internet, avec les amis et les membres de la famille avec qui on ne vit pas.

Le constat est sans appel : les contacts épistolaires ou téléphoniques sont d'autant plus pratiqués qu'on rencontre réellement ses amis ou sa famille. Seuls 20% de ceux qui ne voient pas les membres de leur famille les contactent régulièrement par un autre biais (contre 74% en moyenne dans l'ensemble de la population ou 88% de ceux qui les voient plusieurs fois par semaine, Graphique 12).

Graphique 12 – Parmi ceux qui ne voient jamais leur famille, seule une personne sur cinq entretient des contacts réguliers (téléphone, courrier ou internet) avec celle-ci

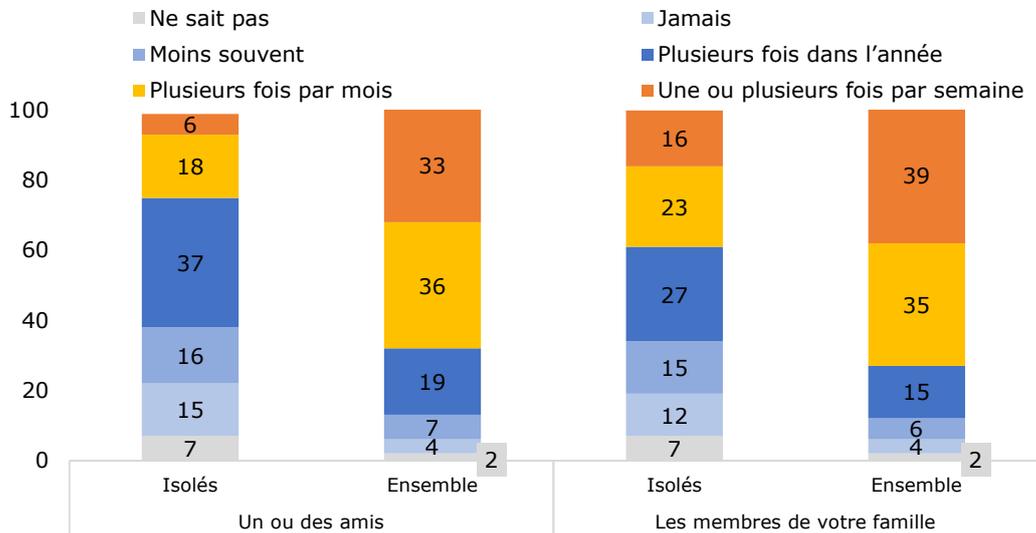


Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2019
 Lecture : 65% des personnes qui ne voient jamais les membres de leur famille qui ne vivent pas avec eux ne les contactent pas non plus (téléphone, courrier, internet)

Parmi les isolés, les contacts à distance sont beaucoup moins fréquents qu'en moyenne (Graphique 13).

Graphique 13 - Fréquences de contacts à distance avec la famille ou des amis



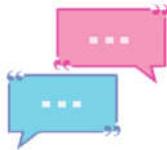
Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2019
 Lecture : 6% des personnes isolées ont des contacts à distance avec un ou des amis une ou plusieurs fois par semaine, contre 33% de l'ensemble de la population en moyenne

Néanmoins, les entretiens qualitatifs rendent compte de l'importance de ce type d'échanges à distance, « dématérialisés », téléphonique ou par internet pour le lien social et plus largement la

sociabilité. Il ne s'agit pas ici de liens faibles⁴⁰ mais de liens investis et signifiants. Ces échanges peuvent concerner des proches (famille, amis), mais aussi des « connaissances » faites sur internet. **Ces moments partagés constituent pour certaines personnes isolées de véritables moments de sociabilité.**

Annabelle privilégie ainsi les discussions par tchat avec une jeune femme qu'elle n'a jamais vue physiquement. Elle dit qu'une de ses amies les « a présentées » par internet il y a huit ou neuf ans. Le courant est bien passé et depuis, les deux jeunes femmes échangent tous les jours par internet. Elles se donnent des conseils sur les choix d'achat en matière vestimentaire, les selfies où elles se trouvent à leur avantage, mais se confient également sur les événements qui leur arrivent dans leurs vies respectives.



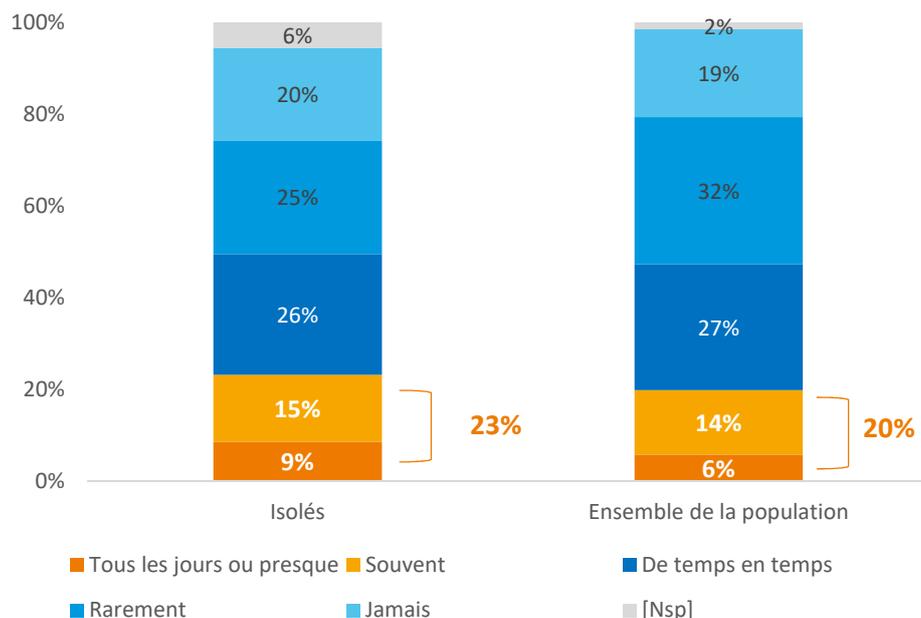
Françoise de son côté joue beaucoup à des jeux vidéo en ligne gratuits. Elle a noué un contact privilégié avec un internaute qui traverse, comme elle, des moments difficiles. Après avoir communiqué par internet, ils s'appellent désormais régulièrement pour se soutenir l'un l'autre. **Internet constitue également un espace d'échanges précieux pour Etienne qui se rend sur de nombreux blogs et forums.** À la suite d'un séjour dans un pays en zone subtropicale, il est convaincu d'avoir contracté une maladie tropicale non détectée par le corps médical. Il espère un jour trouver une personne qui aura été dans les mêmes lieux que lui et qui présentera les mêmes symptômes.

3.4 La progression d'une forme de mise en retrait des isolés ?

Sentiment de solitude et isolement objectif sont deux réalités qui ne se recouvrent pas totalement et qui ont tendance à se dissocier davantage en 2019 par rapport à 2016. En 2019, près d'un quart des isolés se sentent « tous les jours » ou « souvent » seuls. C'est le cas d'un Français sur cinq en moyenne, soit une différence de 3 points « seulement ». Mais par rapport à 2016, les isolés déclarent moins souvent se sentir seuls, si bien que l'écart avec les non isolés s'est considérablement réduit en 2019. On peut y lire une forme de **résignation croissante des isolés**, qui, pour une grande partie et de manière accrue, n'ont pas le sentiment d'être seuls malgré leur situation objective d'isolement.

⁴⁰ François Lorrain, Harrison C. White, 1971, « Structural Equivalence of Individual in Social Networks », *Journal of Mathematical Sociology*; Mark Granovetter, 1973, « The Strength of Weak Ties », *American Journal of Sociology*, vol. 78, n° 6

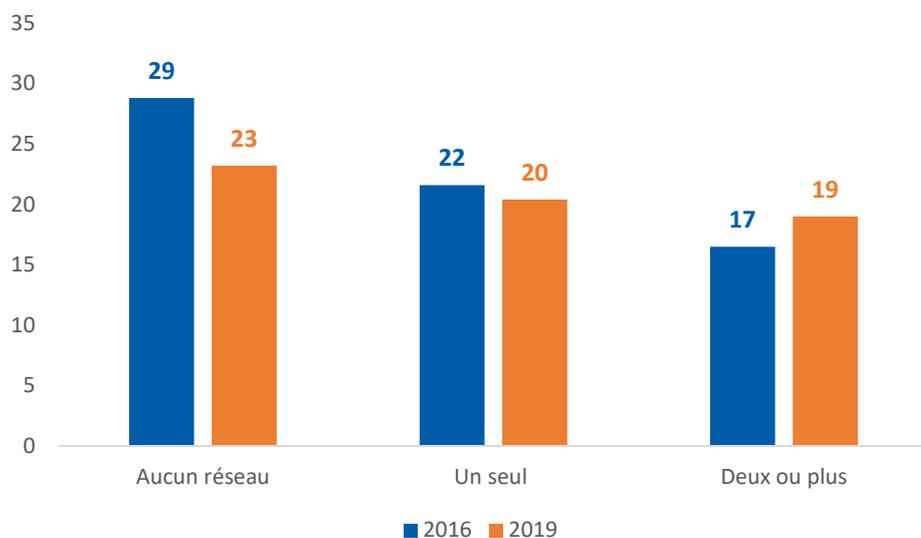
Graphique 14 : « Vous arrive-t-il de vous sentir seul ? »



Champ : ensemble de la population

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

**Graphique 15 : « Vous arrive-t-il de vous sentir seul ? »
(en % de « Souvent » ou « Tous les jours ou presque »)**

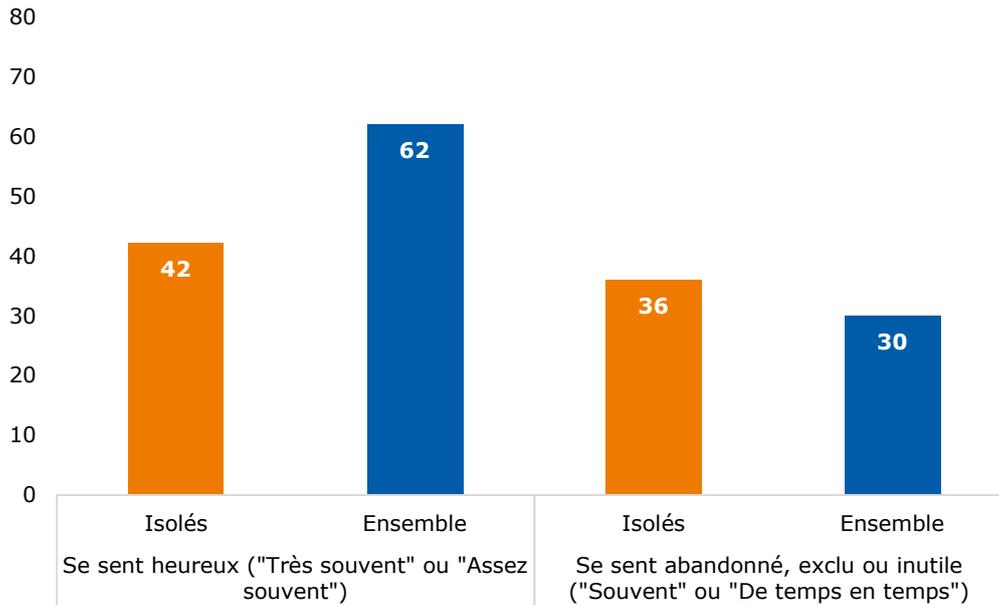


Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2016, 2019

Lorsqu'ils sont interrogés sur le bonheur ou un éventuel sentiment d'exclusion sociale, les isolés portent un regard plus sombre sur leur situation que le reste de la population. Ils déclarent plus souvent se sentir « souvent » ou « de temps en temps » abandonnés, exclus ou inutiles (36% vs 30% dans l'ensemble de la population, Graphique 16). Le bonheur semble un état particulièrement difficile à atteindre (20 points d'écart entre les isolés et l'ensemble de la population). Nous l'avons évoqué en introduction, plusieurs enquêtés ont évoqué des tentatives de suicide passées, et certains des idées suicidaires toujours d'actualité au moment de l'entretien.

Graphique 16 – Les isolés sont moins heureux et développent plus souvent un sentiment d’inutilité

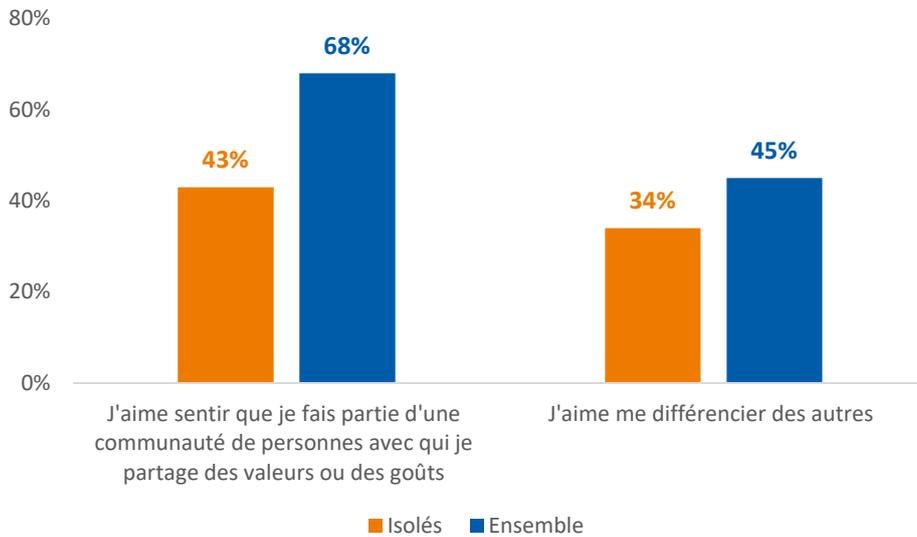


Champ : ensemble de la population

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

Enfin, la mise en retrait d’une partie des isolés se lit aussi au travers de leurs réponses lorsqu’ils sont interrogés sur leurs aspirations personnelles dans la manière de vivre leur vie. **Les isolés sont, en proportion, nettement moins nombreux à déclarer vouloir se différencier des autres (-11 points) et plus nettement encore vouloir faire partie d’une communauté de personnes avec lesquelles partager des valeurs ou des goûts (-25 points).**

Graphique 17 – Les isolés déclarent moins vouloir se différencier des autres ou apprécier le sentiment d'appartenance à une communauté de personnes
 « Etes-vous d'accord avec les affirmations suivantes vous concernant ? » (en % « Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord »)

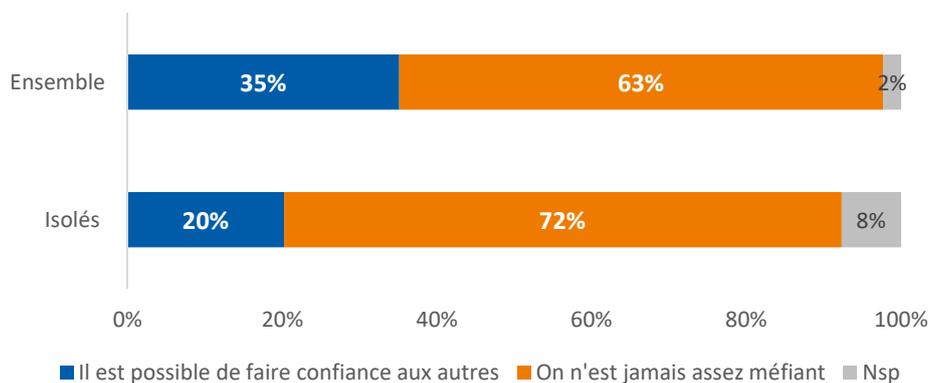


Champ : ensemble de la population

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

Plus globalement, cette forme de mise en retrait des isolés semble alimenter par un sentiment de défiance envers autrui particulièrement prégnant : 72% des personnes isolées pensent qu'on n'est jamais assez méfiant vis-à-vis des autres (63% en moyenne). La crise de confiance est généralisée. Elle se manifeste par des doutes pour les personnes isolées sur leurs capacités à aller vers les autres, à influencer sur leur environnement.

Graphique 18 : Une plus grande méfiance vis-à-vis des autres



Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2019
 Lecture : 72% des personnes isolées estiment qu'on n'est jamais assez méfiant vis-à-vis des autres. C'est le cas de 63% de l'ensemble des Français.

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

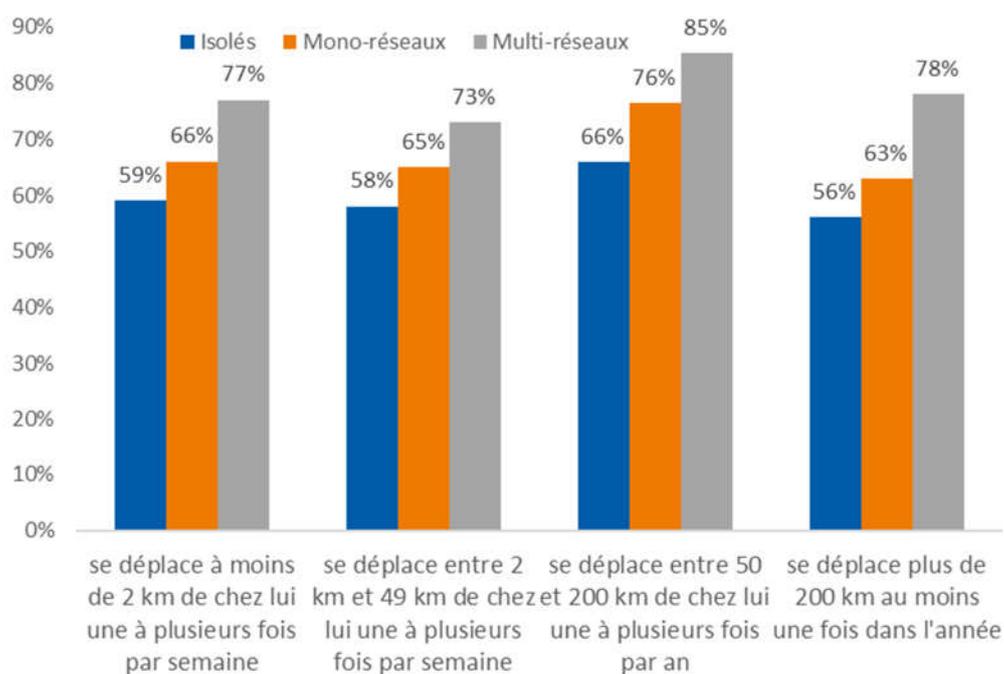
4.1 Les isolés sont moins mobiles que la moyenne des Français

La fréquence de déplacement autour du 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, affichées par les personnes qui ont plusieurs réseaux de sociabilité avec des contacts denses (Graphique 19 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

Au sein des isolés, 5% des individus disent ne sortir que peu ou pas du tout ce chez eux (2% seulement en population générale). Les éléments statistiques issus de l'enquête sont trop faibles pour commenter plus avant leurs caractéristiques, notamment au regard de l'existence d'un handicap ou d'une maladie chronique.

Graphique 19 – Un horizon de mobilité plus restreint chez les isolés

« Nous allons maintenant parler de tous vos déplacements, quel que soit le mode de transport et le motif du déplacement (travail, courses, loisirs, visite à des amis, de la famille, etc.). A quelle fréquence vous déplacez-vous... »



Champ : ensemble de la population

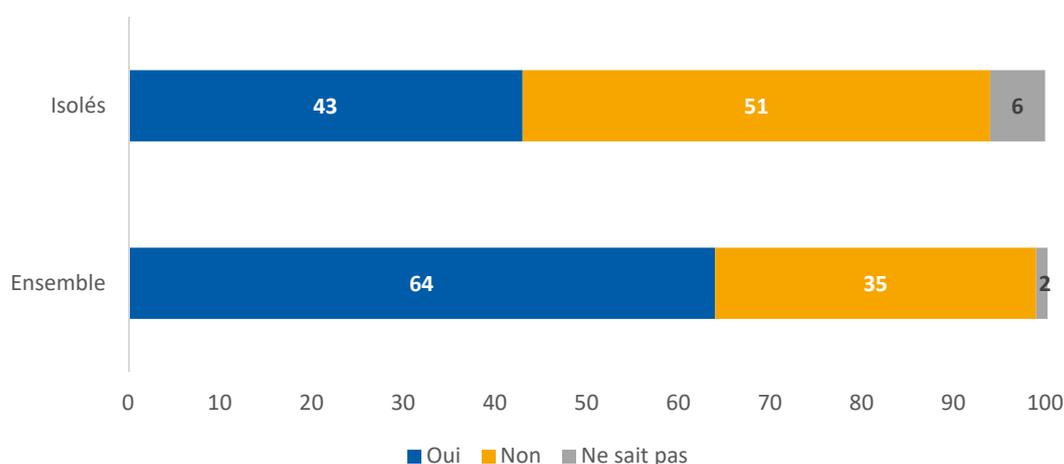
Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2019
Lecture : 59% des personnes isolées se déplacent à moins de 2 kilomètres des chez elles une à plusieurs fois par semaine, contre 77% des personnes qui ont plusieurs réseaux actifs de sociabilité.

4.2 Les isolés partent nettement moins en vacances et, plus généralement, pratiquent moins d'activités en dehors de chez eux

Parmi les isolés, les départs en vacances sont beaucoup moins répandus que dans l'ensemble de la population (43%, vs 64%). Le moindre niveau de vie des personnes isolées explique, pour partie, cet écart. Mais lorsqu'on regarde uniquement la population qui dispose de bas revenus (moins de 70% du revenu médian), **l'isolement objectif induit un moindre départ en vacances** : 31% seulement des bas revenus isolés sont partis, contre 43% des bas revenus en moyenne. Le fait de ne pas avoir de lien étroit avec de la famille ou des amis prive du mode d'hébergement le plus répandu : pour les voyages personnels effectués par les Français en 2017, une nuitée sur deux se passe, en effet, dans la famille ou chez les amis⁴¹.



Graphique 20 – Les isolés partent moins en vacances qu'en moyenne
« Etes-vous parti(e) en vacances au cours des douze derniers mois (au moins quatre nuits consécutives hors du domicile habituel pour des motifs autres que professionnels) ? »



Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2019
Lecture : 43% des personnes isolées sont partis en vacances dans les 12 derniers mois, contre 64% en moyenne dans la population

Or les vacances constituent des opportunités de rencontre et de renforcement des liens sociaux et sont, à ce titre, indispensables pour participer pleinement à la vie sociale.

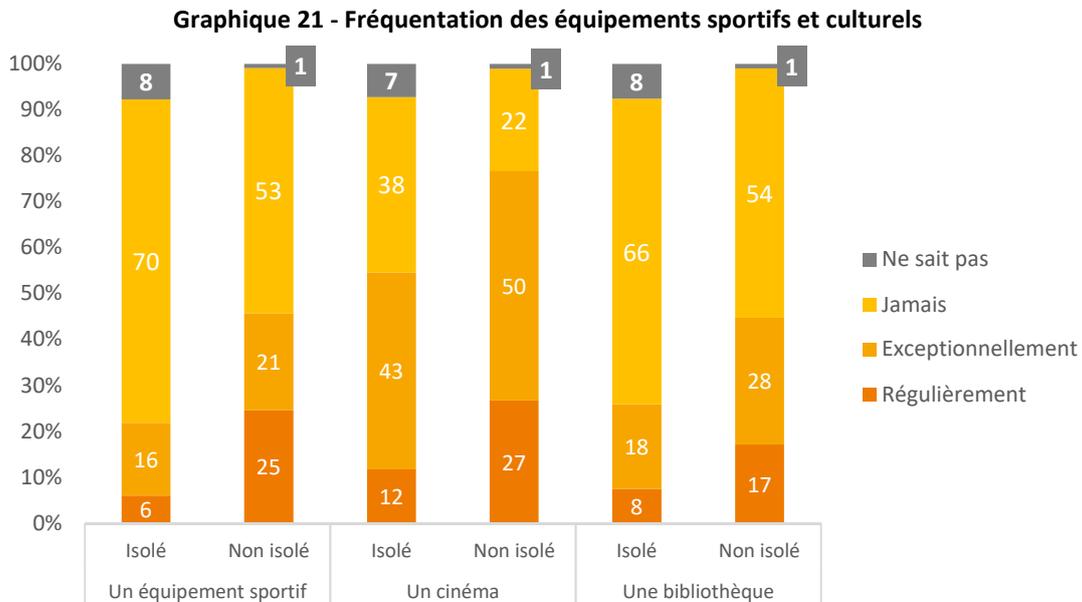
Au cours de l'entretien, Françoise raconte avec émotion les vacances d'une semaine qu'elle a eu la chance de prendre il y a plusieurs années de cela avec le père de son fils :

« Je ne suis partie qu'une seule fois dans ma vie en vacances, [elle cite une station balnéaire au public populaire]. C'était extraordinaire, j'ai eu la chance de me baigner ». Françoise, 56 ans, séparée, deux enfants, vit seule, Bac, invalidité, allocataire de l'AAH, sort de chez elle en voiture accompagnée de sa fille pour faire les courses et les rendez-vous médicaux, n'a pas de transport en commun à proximité

⁴¹ Mémento du tourisme, édition 2018, « Les déplacements touristiques des Français », page 77, https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/stats-tourisme/memento/2018/MEMENTO_TOURISME_Edition2018-WEB.pdf

Rose de son côté rêve de pouvoir « un jour » faire cette expérience, partir une semaine à la mer entourée de ses enfants. Mais les moyens financiers lui manquent déjà au quotidien pour parvenir à boucler ses fins de mois.

La part des personnes qui ne fréquentent jamais les **équipements publics** consacrés **aux loisirs et à la culture** (bibliothèques, équipements sportifs) est également plus forte parmi les isolés. Autant de lieux qui peuvent constituer des occasions d'échange.



Champ : ensemble de la population

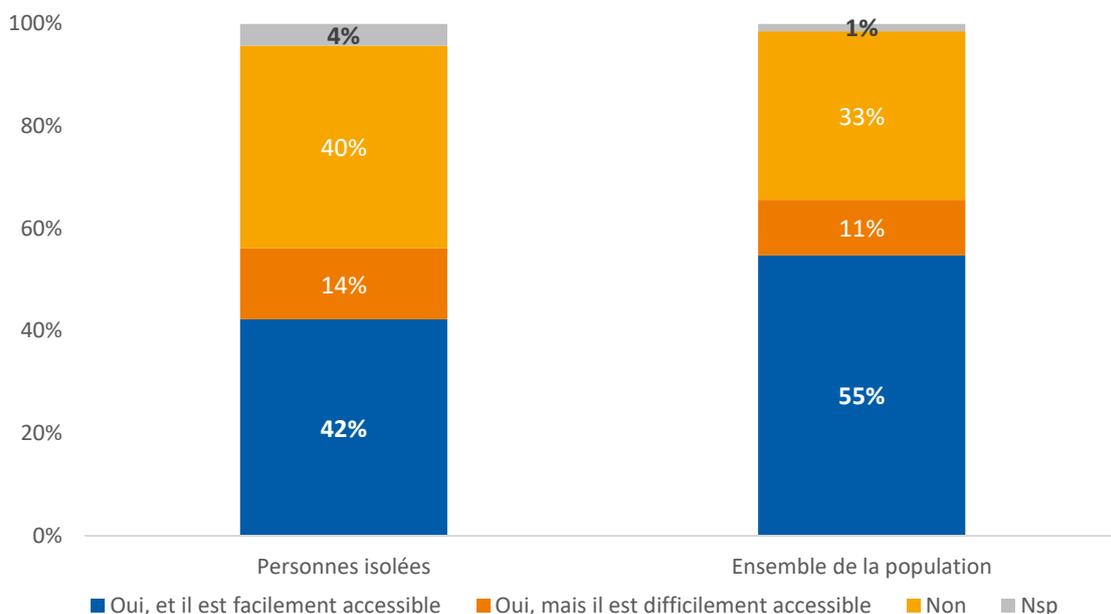
Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2019

Lecture : 66% des personnes isolées ne fréquentent jamais une bibliothèque (+ 12 points par rapport au reste de la population)

4.3 Les isolés sont moins motorisés et présentent des difficultés d'accès aux transports en commun

Les Français en situation d'isolement relationnel présentent certains désavantages par rapport à l'ensemble de la population, qui expliquent pour partie leur moindre mobilité. 79% seulement d'entre eux 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**. En effet, les difficultés pour accéder aux transports en commun sont également plus fréquentes (Graphique 22) : **alors qu'en moyenne dans l'ensemble de la population, 44% des répondants n'ont pas de transport en commun à proximité ou ont des difficultés pour y accéder, ce taux monte à 53% chez les isolés (+ 9 points)**.

Graphique 22 – Plus d’une personne isolée sur deux n’a pas accès aux transports en commun
 « Disposez-vous d’un arrêt de transport en commun à proximité de votre domicile, c’est-à-dire moins de 600 mètres ou moins de 10 minutes à pied ? »



Champ : ensemble de la population

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

Lecture : 40% des personnes isolées n’ont pas de transport en commun à proximité de leur domicile, contre 33% de l’ensemble de la population en moyenne

L’absence d’un arrêt de transport en commun entraîne un recours accru à la voiture individuelle : alors qu’une personne sur deux recourt à la voiture individuelle quand un arrêt de transport en commun accessible est proche de chez elle, cette proportion grimpe à 80% pour celles qui n’en n’ont pas à proximité. Et les personnes isolées sont moins nombreuses qu’en moyenne à avoir l’usage d’une voiture. Au final, 7% des personnes isolées n’ont ni voiture, ni transport en commun à proximité de leur domicile (vs 4% en moyenne générale). **Si bien que ces difficultés d’accès aux transports participent à limiter l’horizon géographique des déplacements, chez les personnes isolées.**

4.4 Un tiers des isolés a renoncé à des activités en raison de difficultés de déplacement

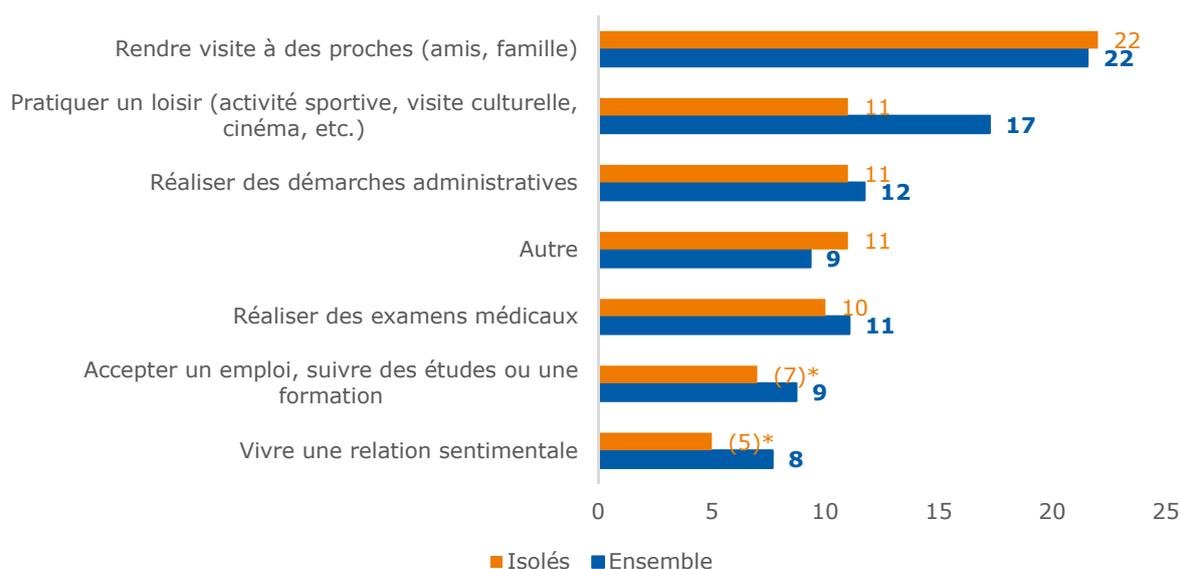
Une personne isolée sur trois a renoncé, au cours des douze derniers mois, à une activité à cause de difficultés liées au déplacement. Il s’agit le plus souvent (22%) d’une visite à un proche (amis, famille). Environ une personne isolée sur dix a renoncé à la pratique d’un loisir (11%), ce qui contribue donc à renforcer l’isolement relationnel.

Ces renoncements ne sont pas plus présents chez les isolés que chez le reste de la population. Ils sont même plus nombreux chez les non isolés s’agissant de la pratique d’un loisir (Graphique 23). Plus que des résultats comparables en termes de renoncements, **ces résultats nous semblent traduire une forme de repli, ou de retrait silencieux du monde de la part des personnes isolées. Nous suggérons que ces résultats traduisent mal l’intériorisation des renoncements vécus et qui ne se sont même plus exprimés comme des renoncements en tant que tel. L’hypothèse des « préférences accommodantes » peut être formulée pour comprendre cette moindre aspiration aux déplacements et au sentiment de restriction.** Des chercheurs expliquent que « l’habitude de la pauvreté conduit les

individus à s'adapter et à adapter leurs aspirations (...) [à leurs revenus] **de sorte que la pauvreté qu'ils ressentent peut-être légitimement considérée comme sous-estimant leur pauvreté réelle.** Un phénomène analogue s'observe quand les aspirations sont influencées par les capacités à consommer : par exemple, la faible mobilité observée chez les personnes âgées peut les conduire à avoir des aspirations faibles en matière d'équipement automobile »⁴².

Graphique 23 : Les individus isolés n'ont pas plus que les autres renoncé à des activités à cause de difficultés liées au déplacement

« Au cours des douze derniers mois, en raison de difficultés liées aux déplacements (en dehors des périodes de grèves et des mouvements sociaux), avez-vous dû renoncer à ... ? (en %) »



Champ : ensemble de la population

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

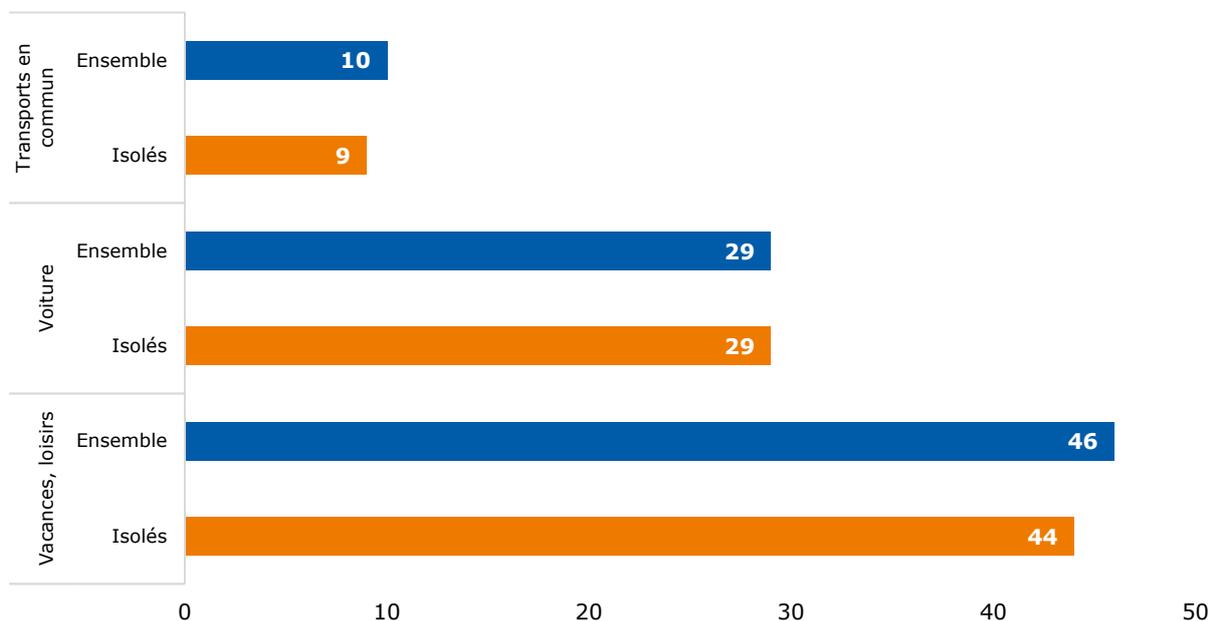
*Les effectifs concernés sont trop faibles pour commenter des écarts entre les personnes isolées et l'ensemble de la population

Les restrictions budgétaires sont une illustration intéressante de ce phénomène. S'agissant de la voiture, des transports en commun, des vacances ou des loisirs, les isolés affichent des taux de restriction comparables à ceux de l'ensemble de la population (Graphique 24) alors même que comparativement à l'ensemble des concitoyens, les personnes isolées disposent de moindres ressources pour financer leurs déplacements (34% des isolés ont des bas revenus vs 27% en moyenne).

⁴² Marc Fleurbaey, Nicolas Herpin, Michel Martinez, Daniel Verger, 1998, « Mesurer la pauvreté ? », *Economie et statistique* n°308-310, Insee.

Graphique 24 – Les individus isolés ne disent pas non plus se restreindre davantage

« Est-ce que vous ou votre foyer êtes obligé de vous imposer régulièrement des restrictions sur certains postes de votre budget ? Lesquels ? (en %) »



Champ : ensemble de la population

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

Ces différents éléments d'analyse, ainsi que les témoignages des personnes isolées (partie 5), montrent que **l'isolement et les difficultés de mobilité répondent à une logique de cercle vicieux**. La **faiblesse des contacts** avec l'entourage, couplée avec de moindres départs en vacances et de moindres fréquentations des équipements sportifs et culturels (notamment), **réduisent les nouvelles opportunités de sociabilité**. Les revenus plus faibles des personnes isolées par rapport à la moyenne des Français expliquent pour partie ces écarts, mais d'autres réponses sont apportées à travers l'exploitation des résultats de l'enquête Conditions de vie et aspirations du CREDOC. Nous l'avons vu, les personnes isolées apprécient moins que la moyenne le sentiment d'appartenir à une communauté de personnes avec qui partager des valeurs ou des goûts. Elles se disent également **moins souvent heureuses** et se **sentent plus souvent exclues ou abandonnées**. Le désir de sortir et donc de rencontrer de nouvelles personnes est sans doute également moins présent du fait d'une **plus grande méfiance envers autrui** et d'un **sentiment d'insécurité dans la vie quotidienne plus marqué**. Ces éléments montrent comment les personnes isolées en arrivent à avoir moins d'envies, et s'auto-censurent probablement davantage. La question des renoncements est assez éclairante de ce point de vue quand on voit que les isolées déclarent, dans les mêmes proportions que le reste de la population renoncer à des déplacements qu'elles font objectivement moins. Ces éléments s'auto-alimentent et permettent de comprendre comment l'isolement peut se renforcer.

5. Cinq grandes formes de renoncement ou d'empêchement dans les déplacements des isolés

Sans prétendre à l'exhaustivité, l'étude a permis de mettre en évidence cinq formes de difficultés dans les déplacements, pouvant amener à des renoncements, voire des empêchements absolus dans les déplacements des isolés :

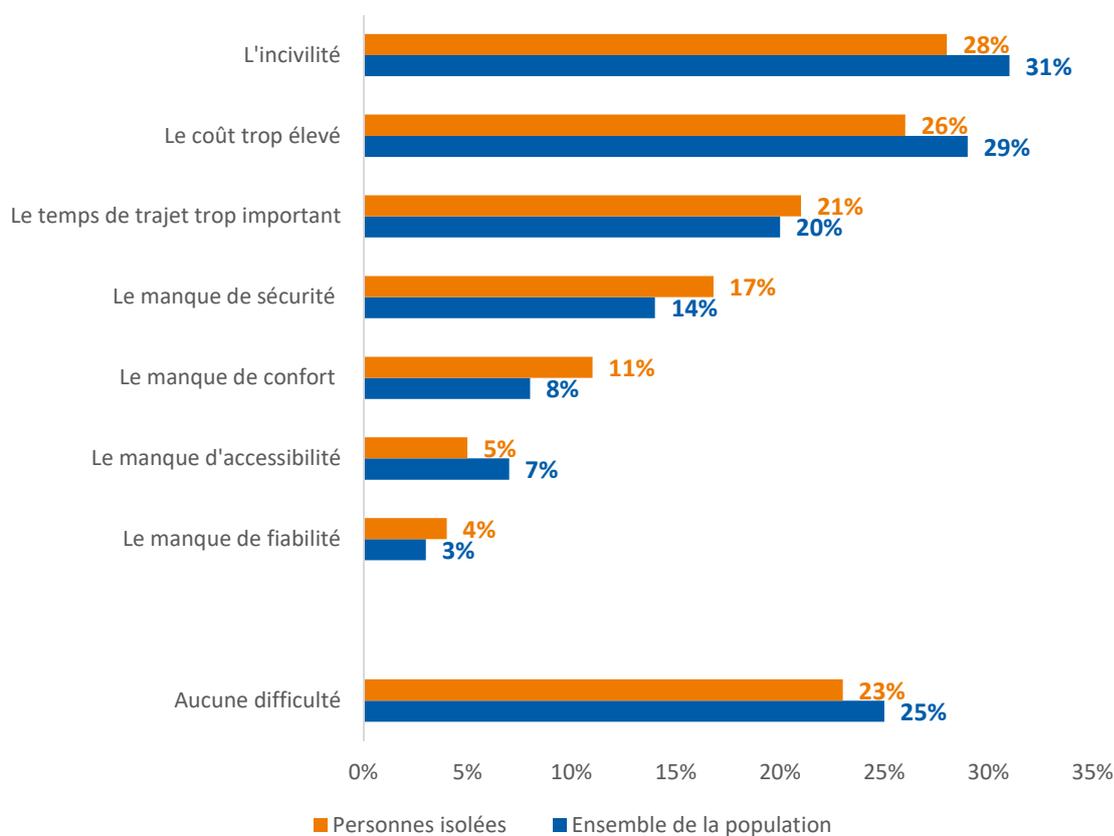
- **Des difficultés financières qui limitent la mobilité** : du fait des coûts d'acquisition d'un véhicule et de son entretien, mais aussi les dépenses relatives à l'achat de titres de transport ;
- **La question de la relégation territoriale : le sentiment d'être « loin de tout »** : renvoie à la question de l'éloignement géographique, aux difficultés d'accès aux biens et services par les transports en commun ou par un véhicule motorisé. Ces difficultés sont d'autant plus fortes pour les ménages dont les ressources sont faibles ;
- **Les contraintes médicales : lorsque la maladie ou un handicap assignent à domicile**
- **Des contraintes d'ordre psychologique : quand l'anxiété entrave les déplacements et l'acquisition des compétences nécessaires à la mobilité** : capacité à s'orienter dans un espace non connu, à utiliser les transports en commun. Certains modes de transport peuvent générer des angoisses spécifiques chez certains isolés et entraver leur motilité (anxiété, agoraphobie ou claustrophobie par exemple) ;
- **Des contraintes de temps : quand l'hyper mobilité limite les occasions de sociabilité** : en référence aux actifs dont les amplitudes horaires de travail (notamment du fait de la distance domicile / travail) complexifient la conjugaison des temps entre la vie professionnelle et la vie sociale.

5.1 Les contraintes financières limitent la mobilité

Se déplacer n'est pas dénué de difficultés : parmi les personnes isolées qui se déplacent hors de chez elles, plus des trois-quarts (77%) déclarent des difficultés. **Le coût trop élevé des déplacements (26%) arrive en tête des difficultés, juste derrière les incivilités (28%). Viennent ensuite l'insécurité (17%), et, moins souvent cités, le manque de confort, d'accessibilité et de fiabilité (Graphique 25).**

Relevons que la hiérarchie est la même, quelle que soit la situation face à l'isolement. Évidemment, chaque mode de déplacement génère ses propres difficultés : par exemple, ceux qui se déplacent en voiture se plaignent davantage du coût tandis que l'incivilité plus souvent dénoncée par les utilisateurs de transports en commun.

Graphique 25 – Quelles sont toutes les difficultés que vous rencontrez dans vos déplacements en voiture (à pied, en transport en commun ... mode de transport principal utilisé) ? (En %)



Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, 2019.

Les difficultés liées au coût des transports concernent en premier lieu les coûts d'acquisition (de titres de transport et de véhicules motorisés ou non), puis ceux liés à la réalisation des déplacements du quotidien (achat d'essence, frais d'assurance et d'entretien de la voiture). Des difficultés d'autant plus prégnantes que les personnes disposent de faibles ressources économiques ou vivent dans des zones éloignées des pôles d'activité⁴³.

⁴³ Yves Jouffe, 2014, « La mobilité des pauvres. Contraintes et tactiques », *Revue de la CNAF, Informations Sociales* n°182, 2014/2, p.90

Encadré 5– Posséder une voiture : une nécessité aujourd’hui qui grève le budget des ménages les plus modestes

Le CRÉDOC et l’IRES ont mené une étude de très large envergure à partir de groupes qualitatifs de consensus pour l’ONPES pour établir des **budgets de référence en partant des besoins exprimés par les Français** dans différents types de territoires, notamment en villes moyennes et en territoire rural. Dans le domaine de la **mobilité**, l’étude révèle que les Français considèrent que pour vivre « décentement » se nourrir, se loger mais aussi pouvoir participer à la vie sociale, il est considéré comme nécessaire de posséder une voiture, en territoire rural en raison de l’offre de transports en commun inexistante ou inadaptée aux besoins, mais aussi en villes moyennes, où le besoin de mobilité est complété par un abonnement aux transports en commun.

Selon l’enquête de référence sur la mobilité des Français (ENTB 2008)⁴⁴, 62% des ménages utilisant la voiture déclarent ne pas avoir le choix. L’accès aux alternatives est par ailleurs inégalement réparti sur le territoire. 46% des ménages situés dans les unités urbaines de plus de 200 000 habitants déclarent ne pas avoir ce choix, contre 86% dans les communes rurales.

Des besoins qui entraînent des coûts à l’achat de véhicules mais aussi, les dépenses de carburant, les frais d’entretien, d’assurance et de contrôle technique. Les transports représentent ainsi 10,3% des dépenses de consommation⁴⁵.

Par analogie avec le logement, Audrey Berry a estimé le taux de « précaires énergétiques transport » selon les indicateurs TEE (taux d’effort énergétique) et BRDE (bas revenus dépenses élevées) appliqués à la dépense en carburant. Selon l’indicateur BRDE, 3,3% des ménages français présentent une forte dépense en carburant par individu occupé (> 32 euros dépense médiane) tout en ayant des revenus restants inférieurs au seuil de pauvreté monétaire.

Dans le quotidien des Français isolés rencontrés lors de la phase qualitative de l’étude, ces difficultés à financer leur mobilité se traduisent concrètement **par des renoncements ou des difficultés accrues dans les visites rendues aux proches ou la participation à des activités associatives**. Elles conduisent parfois à imposer des choix professionnels (trouver un emploi proche de chez soi pour limiter le coût occasionné par les trajets) qui peuvent affecter la vie sociale quand on considère l’importance du travail dans la sociabilité des individus.

- **Des renoncements dans les visites à la famille et aux amis ou la participation aux activités associatives**

Au cours des entretiens qualitatifs, de nombreux exemples de renoncements à des activités sociales ont été relatés par les personnes isolées, tous en lien avec le coût de l’essence.

Ainsi, Vincent regrette ne pas pouvoir voir davantage son neveu en raison de la distance qui les sépare :

« J’ai un bon neveu. Mais on se voit peu, il vit à 150 kilomètres de chez moi. Alors j’aime bien conduire, ça c’est pas un problème. Mais financièrement c’est plus compliqué, et puis ma voiture n’est pas toute neuve. (...) Au décès de ma mère, j’ai hésité à vendre la maison pour acheter une nouvelle voiture [la

⁴⁴ Enquête nationale transport et déplacement réalisée tous les 10 ans par l’Insee, traitement de l’enquête 2019-2019 à paraître au premier trimestre 2020.

⁴⁵ Selon les Comptes nationaux annuels 2017, INSEE

mienne a plus de 20 ans]. » Vincent, 60 ans, vit seul, en invalidité, BEP, zone rurale, se déplace toujours en voiture, n'a pas de transport en commun à proximité

Plus tard dans l'entretien, il relate avoir renoncé faire du bénévolat pour la SPA, toujours en raison des coûts de transport qu'une telle activité engendrerait :

« 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 ». (Vincent)

Samuel et sa compagne ont eux aussi fait des choix dans leurs modes de vie, faute de ressources suffisantes pour aller au cinéma ou être bénévoles d'une association :

« Avec ma copine, on a pris un abonnement Netflix pour éviter les déplacements, ça nous coûte moins cher que de bouger pour aller au ciné. L'augmentation de l'essence ça n'aide pas. (...) On aimerait aussi être bénévole à la Croix Rouge, notamment pour distribuer les repas. Mais il faudrait aller à [N], c'est à 35 minutes en voiture ». Samuel, 27 ans, vit en couple, en emploi, Brevet des collèges, zone rurale, se déplace en voiture, n'a pas de transport en commun à proximité

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

« Dans un premier temps, il était à l'hôpital à 25kms de la maison. J'ai demandé une aide exceptionnelle à la Sécu pour pouvoir me déplacer, aller le voir tous les jours en voiture. J'ai reçu 350 euros. Je pensais pas que j'aurais eu autant, mais c'est juste pour une fois. 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, j'ai fait les démarches sur le site internet de la SNCF. Le trajet me revient à 10 euros l'aller-retour au lieu de 40 euros. Heureusement qu'il y a ça ! Alors je dois quand même prendre la voiture, faire 50kms dans la journée pour aller jusqu'à la gare, mais au moins je peux aller le voir plusieurs jours dans la semaine. Et pour l'essence, y'a pas de tarif spécial ! ». Carine, 58 ans, mariée, vit en couple 2 enfants, au chômage, Bac+ 3, zone rurale, se déplace en voiture mais aussi en train ou en bus, a pratiqué le co-voiturage, n'a pas de transport en commun à proximité

Comme d'autres personnes interrogées dans le cadre de cette enquête, Carine a une bonne connaissance de ses dépenses liées au transport. Depuis que son mari est hospitalisé à 100 kilomètres de leur domicile, elles s'élèvent à 250 euros par mois (essence et billets de train compris). Un poste de dépenses conséquent pour un couple allocataire du RSA.

Outre les coûts liés au carburant, la possession d'une voiture nécessite de réaliser des contrôles techniques. Les propos des enquêtés indiquent que les règles de sécurité évoluent régulièrement, occasionnant ainsi des frais pour la mise aux normes de leur véhicule :

« Les pièces avec l'usure, faut les changer. L'État ne nous aide pas avec les nouveaux contrôles [techniques sur les automobiles], faut changer ci, faut changer ça... L'État écrase trop le peuple à ce sujet. (...) La voiture c'est pas la peine. On est perdant. » Rose, 63 ans, vit avec son fils, veuve, 5 enfants, retraitée, zone urbaine, se déplace à pied et en bus le samedi matin (gratuit), dispose de transport en commun à proximité

« Les exigences du contrôle technique changent tout le temps, c'est infernal. Il faut aider les gens à se mouvoir, à se déplacer, c'est indispensable. » Jean-Michel, 56 ans, vit en couple, un enfant, en emploi, Bac + 5, zone rurale, se déplace en voiture, n'a pas de transport en commun à proximité

Ces normes de sécurité renouvelées constituent pour eux des freins supplémentaires à la mobilité.

Avec le mouvement des « gilets jaunes » apparu à l'automne 2018, ces difficultés concrètes ont été mises sur le devant de la scène puisque le mouvement a été **initié en réaction à une hausse des taxes**

sur les carburants et notamment une hausse du prix à la pompe du diesel. Des critiques liées aux taxes fixées par l'État ont été directement formulées au cours des entretiens, avec des soutiens plus ou moins affirmés au mouvement des gilets jaunes, toujours au cœur de l'actualité au moment où les entretiens ont été réalisés.

- **Trouver un emploi proche de chez soi pour limiter ses dépenses d'essence**

Dans certains cas, **les coûts occasionnés par les trajets limitent l'horizon de recherche d'emploi en imposant la nécessité de trouver un emploi près de chez soi pour que les trajets en voiture n'occasionnent pas des dépenses inconsidérées.**

Sur cet aspect, le lien avec l'isolement semble de prime abord plus distendu. Mais il interroge les **renoncements à exercer une activité professionnelle souhaitée, source potentielle d'épanouissement personnel et de contacts avec des collègues de travail**, du fait des contraintes de budget. Il traduit la nécessité constante, chez les personnes isolées aux budgets serrés, de limiter leurs déplacements, y compris dans leurs perspectives professionnelles.

Alors que les politiques d'activation des chômeurs attendent de ces derniers une plus grande mobilité géographique, les isolés en recherche d'emploi indiquent qu'ils privilégient de petites distances dans leurs recherches. Valérie cible ainsi ses recherches d'emploi dans un rayon de 30 minutes en voiture. Compte tenu des niveaux de rémunération des emplois qu'elle vise, elle estime qu'il ne serait pas « rentable » financièrement de chercher un emploi au-delà de cette distance :

« Tous les jours je suis sur le site internet de Pôle Emploi. Je cherche du travail, mais pas à plus de 30 minutes en voiture de la maison, si c'est pour tout manger en essence, c'est pas la peine de travailler ». Valérie, 44 ans, vit en couple, sans enfant, Bac, en emploi, zone rurale, se déplace en voiture, n'a pas de transport en commun à proximité

Valérie fait donc un calcul entre sa rémunération estimée et le budget dédié à l'essence dans sa recherche d'emploi. Pour le moment, ce calcul l'amène à privilégier les petites distances (et donc de plus faibles dépenses en carburant) au détriment de son intérêt pour l'emploi exercé.

5.2 La question de la relégation territoriale : le sentiment d'être « loin de tout »

Les propos de plusieurs des enquêtés mettent en évidence une **forme spécifique d'isolement liée à leur éloignement géographique des biens et des services nécessaires à la vie quotidienne.** Un sentiment de relégation territoriale qui est loin d'être anecdotique, puisqu'il concerne près de trois Français sur dix (voir encadré ci-dessous). Certes, les répondants ne parlent pas directement de leur isolement avec leurs proches, mais d'une forme d'isolement de la société. Dans ce cas, c'est le lieu d'habitation qui conduit à isoler les personnes. Les personnes isolées interrogées insistent sur le sentiment d'habiter dans un territoire « éloigné de tout », de la société en quelque sorte. Lorsque cette distance géographique se combine à des difficultés financières, **les déplacements sont limités et donc les possibilités d'échanges avec les autres également.** C'est la raison pour laquelle la crainte de la panne de voiture est si forte, tout comme les demandes d'accéder à un débit internet de qualité. Les inquiétudes exprimées se cristallisent autour de l'angoisse d'être « loin de tout ». A défaut de pouvoir

se déplacer régulièrement (contrainte de temps et d'argent), l'accès à internet doit permettre de réaliser des démarches administratives, de faire des achats ou de contacter les proches. L'usage de la voiture et le fait de disposer d'une connexion internet de bonne qualité est ce qui les relie au monde. On pourrait ainsi suggérer que ce qui caractérise leur isolement, c'est la **Crainte d'être oublié**.

Encadré 6 : Un contexte sociétal où le sentiment de relégation territoriale est prégnant

La question de la relégation territoriale s'invite régulièrement dans les débats publics sans pour autant désigner les mêmes zones géographiques, ni les mêmes difficultés. La notion de relégation territoriale fait référence à un décrochage socio-économique de certains territoires en prise avec des **problématiques très diverses** : forts taux de chômage, faiblesse voire absence de services publics (hôpitaux, écoles, transports en commun, etc.), territoires délaissés par les pouvoirs publics, zones blanches, etc. mais aussi à des **réalités géographiques variées** (banlieues dites sensibles, territoires ruraux isolés, zones périurbaines, etc.). La relégation ou délaissement territorial peut tout aussi bien concerner les zones urbaines que les zones rurales. Le terme fait également référence à une **forme d'assignation territoriale, subie par les habitants qui vivent dans une localité non désirée**. Dans son ouvrage sur *La condition urbaine*, Olivier Mongin parle d'un « entre-soi contraint »⁴⁶. La question de la **relégation n'est pas seulement géographique ou spatiale, elle est également sociale, économique**.

Selon une étude récente de l'Autorité de la qualité de service dans les transports, la France serait le pays où la qualité de desserte programmée en transports en commun à partir des zones rurales est la moins bonne. Des temps plus élevés de correspondances (112 minutes contre 95 minutes en Espagne et 79 en Allemagne), la plus faible fréquence par jour des trajets (3 en moyenne en France contre 5 en Espagne et 10 en Allemagne) et la rareté de l'offre en train pour les tranches les plus courtes (moins de 100 km) en seraient les principales raisons⁴⁷. Les travaux du LAET, laboratoire aménagement, économie, transport, indiquent de plus qu'il y aurait moins de dessertes ferroviaires rurales en France que dans la plupart des pays européens à même indicateur de population dans le voisinage⁴⁸.

Dans une enquête réalisée en 2016 à la demande du Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (CGET), le CRÉDOC s'est intéressé au rapport que les Français entretiennent avec leurs territoires. Les résultats de l'étude révèlent **qu'en 2016, trois Français sur dix ont le sentiment de vivre dans un territoire délaissé par les pouvoirs publics (28%)**⁴⁹.

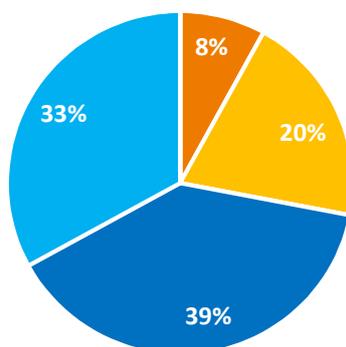
⁴⁶ Olivier Mongin, 2005, *La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation*. Paris, Editions du Seuil

⁴⁷ Desserte en transports collectifs en zones rurales : comparaison entre la France, l'Allemagne, l'Espagne, AQST, août 2019.

⁴⁸ F. Laroche et G. Monchambert, Maitres de conférence à l'Université de Lyon.

⁴⁹ 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

Graphique 26– Près de 3 Français sur 10 ont le sentiment d’habiter dans un territoire délaissé par les pouvoirs publics



■ Oui, tout à fait ■ Oui, plutôt ■ Non, plutôt pas ■ Non, pas du tout

Champ : ensemble de la population

Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour le CGET, 2016

Le sentiment de vivre dans un territoire délaissé par les pouvoirs publics semble se nourrir de **la faiblesse, voire de l’absence d’équipements** (police-gendarmerie, supermarché, librairie, collège, laboratoire d’analyses médicales, ambulance, gare, bassin de natation...). Plus du tiers des personnes qui résident dans ces territoires ont le sentiment que leur lieu de résidence est délaissé par la puissance publique, contre moins du quart de ceux qui ont sur leur commune au moins 15 des 34 équipements intermédiaires.

- **L’isolement territorial : une forme spécifique d’isolement aux biens et services nécessaires à la vie quotidienne, mais aussi aux proches**

Plusieurs des personnes isolées rencontrées ont fait part de leur éloignement géographique des biens et services de proximité, et des difficultés concrètes engendrées qui peuvent affecter leur sociabilité. En l’absence de transport en commun ou du fait de leur manque d’accessibilité, les habitants de ces zones géographiques insistent sur la nécessité de disposer d’une voiture. Les ménages résidant en commune rurale parcourent une distance médiane de 50 km quotidiens, soit 16% de plus que dans les petites unités urbaines, et deux fois plus que dans les grandes unités hors Paris.

Les témoignages des personnes mettent en évidence l’accès limité aux biens et services nécessaires pour la vie quotidienne. La question des courses a été plusieurs fois évoquée, avec la nécessité de faire plusieurs kilomètres en voiture pour se rendre dans un commerce. 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 (courses alimentaires, pharmacie, coiffeur, etc.). **Des choix contraints qui limitent les occasions de sociabilité :**

« 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. Même si je dois rentrer à 13h30 chez moi, je fais tout en même temps ». Vincent, 60 ans, vit seul, en invalidité, BEP, zone rurale, se déplace toujours en voiture, n’a pas de transport en commun à proximité

Certains font le choix de « *vivre différemment* », notamment en modifiant leurs comportements alimentaires. En limitant les sorties et en faisant son propre pain et son potager, l'exemple de Carine montre comment **l'isolement géographique peut engendrer une forme de repli sur le foyer familial.**

« Ma maison est située dans un petit village de 50 habitants. Il y a un resto qui a réouvert et qui fait débit de pain. Mais sinon, il faut aller à 8kms pour trouver la première superette. C'est indispensable d'avoir un véhicule, on ne peut pas faire autrement. Il n'y a pas du tout de transport en commun. On ne fait les courses que deux fois par mois. On s'organise autrement pour ne pas avoir à se déplacer tout le temps. Donc on vit différemment. Je fais mon propre pain, on a notre potager, on mange moins de viande aussi ». Carine, 58 ans, mariée, vit en couple 2 enfants, au chômage, Bac+ 3, zone rurale, se déplace en voiture mais aussi en train ou en bus, a pratiqué le co-voiturage, n'a pas de transport en commun à proximité

Depuis qu'elle a déménagé à la campagne pour rejoindre son conjoint, Valérie indique qu'elle se rend moins souvent que par le passé dans sa famille. **Le nombre de kilomètres à parcourir, et surtout le coût de l'essence l'amènent à renoncer à voir ses proches aussi souvent qu'elle le souhaiterait.**

Outre les renoncements à des activités et sorties induites par l'isolement géographique, les répondants font part de leur **vulnérabilité, en lien avec leur grande dépendance avec leur moyen de transport qui leur permet d'être « relié au monde » et aux autres.**

Valérie dit « *louer* » sa voiture (au sens de chérir) sans laquelle elle ne pourrait rien faire. Elle précise à plusieurs reprises que son automobile n'est par chance, jamais en panne. Ceci fait référence à ce que l'anthropologue Dominique Desjeux nomme la « peur de la panne [qui] menace la plupart des budgets familiaux dont l'équilibre tient bien souvent à l'existence d'un ou plusieurs crédits. Les pannes les plus critiques portent sur quatre objets [dont] la voiture sans laquelle certains ne pourraient pas aller au travail, conduire les enfants à l'école et à leur activité de loisir, faire les courses et remplir le caddie ». ⁵⁰ Les travaux menés en 2016 par le CRÉDOC pour l'ONPES sur les familles modestes montrent ainsi un équilibre qui ne tient qu'à un fil ⁵¹. **En l'absence de transport en commun pour se déplacer, les dépenses liées à la voiture constituent un poste de dépenses contraintes, sur lesquelles les ménages ont peu, voire pas de marge de manœuvre.**

En contrepoint, relevons que ces difficultés de mobilités en lien avec une situation d'isolement géographique peuvent aussi parfois **donner lieu à des pratiques d'entraide qui viennent nourrir ou renouveler les liens sociaux.** Carine précise qu'il lui arrive de prendre des gens en stop, car elle sait les difficultés rencontrées pour se déplacer depuis son village : « *c'est vraiment galère ici pour se déplacer* ». Par le passé, **elle a déjà emprunté le car scolaire qui propose aussi de transporter les habitants qui réservent une place en avance.** Carine trouve que ce service est pratique, même s'il oblige à respecter les horaires scolaires (départ dès 7h45 le matin et retour vers 17h le soir), pas toujours adaptés à ses contraintes personnelles. Elle a également pratiqué



⁵¹ Elodie Alberola, Isa Aldeghi et Jörg Müller, 2016, *Les modes de vie des ménages vivant avec moins que le budget de référence*, Collection des rapports du CREDOC n° 331, <https://www.credoc.fr/publications/les-modes-de-vie-des-menages-vivant-avec-moins-que-le-budget-de-reference>

le **co-voiturage** avec ses voisins pour « *partir la voiture pleine* » ou encore fait des trajets via l'application « blabla car » pour faire des économies.

A travers l'exemple du co-voiturage cité par Carine, on voit que la distance géographique peut produire des formes de solidarité et permettre de créer du lien entre les voisins.

- **Quand l'isolement territorial se double de défauts de connexion internet : la colère des isolés des zones blanches**

Pour certains ménages dont la mobilité est limitée par leur isolement géographique et le coût des transports, l'alternative au maintien du lien avec l'extérieur se trouve dans l'accès à internet qui malheureusement peut également faire défaut.

Pour Jean-Michel, **les défauts de connexion limitent très concrètement les possibilités de contact vers l'extérieur**. Jean-Michel est arrivé dans un département très rural il y a quelques mois de cela. Au décès de sa mère, il a hérité de la maison dans laquelle il vit aujourd'hui. Il était alors au chômage et avait vu ses revenus baisser drastiquement. Pour répondre à l'interview, il utilise son téléphone portable mais la connexion n'est pas toujours bonne. Il explique avec agacement qu'il n'a pas même pas la possibilité d'installer un téléphone fixe. Il exprime une très grande colère quant à la faiblesse et à l'instabilité du débit dans son village :

« 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, on passe pas mal de commandes par internet. Heureusement tout se passe très bien pour les livraisons. Mais pour faire des achats ou ses démarches, il faut encore avoir une connexion performante, c'est la priorité des priorités ! » Jean-Michel, 56 ans, vit en couple, un enfant, en emploi, Bac + 5, zone rurale, se déplace en voiture, n'a pas de transport en commun à proximité



5.3 Les contraintes médicales : lorsque la maladie ou un handicap assignent à domicile

Être porteur d'une maladie ou d'un handicap peut constituer « un obstacle à la possibilité d'avoir des relations sociales »⁵² ainsi qu'à l'aptitude à se mouvoir⁵³. **La douleur, la fatigue et les difficultés de déplacement constituent des facteurs de limitation, voire d'empêchement dans les déplacements et les possibilités d'entretenir un réseau de sociabilité.** Les contraintes liées à l'état de santé ou à

⁵² Patrick De Colomby, 2004, « Les relations familiales et sociales des personnes handicapées en France : une exploration secondaire des enquêtes HID », *Gérontologie et Société*, n°110 de septembre 2004, p.184

⁵³ Jean-Pierre Orfeuill, 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS*, [en ligne], Dossier « Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques »

l'existence d'un handicap ont des incidences variables sur les déplacements des personnes isolées rencontrées, qui peuvent **aller jusqu'à une forme d'assignation à domicile** dans les cas les plus extrêmes. **Les relations sociales sont alors quasi inexistantes**, et les liens sociaux qui subsistent sont caractérisés par **une relation aidant-aidé, dont la qualité est altérée par l'asymétrie et la dépendance de la personne aidée**.

C'est le cas d'Annick, Christian, Françoise et, dans une moindre mesure, Etienne. Leur quotidien se résume à des journées entières passées chez eux. Les difficultés à se déplacer ont un impact dans leur vie quotidienne, puisque sortir de chez eux, faire leurs courses ou encore se rendre chez les professionnels de santé sont des actes de la vie quotidienne qu'ils ne peuvent pas, ou extrêmement difficilement réaliser seuls :

« [...] Mes seules sorties 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 ». Annick, 73 ans, vit seule, Bac + 3, retraitée, ne sort pas de chez elle, n'a pas de transport en commun à proximité

« La famille, les amis, ça ne me concerne pas vraiment aujourd'hui. J'ai une maladie chronique depuis des années et donc je n'ai pas de vie sociale. C'est une situation assez pénible à vivre. Je ne suis pas une personne qui vit dans la société, je suis marginalisé à cause de ma maladie. J'ai des douleurs chroniques qui font que je ne peux pas sortir, voyager, c'est une vie difficile. Je n'ai pas de contact avec qui que ce soit. Quand je regarde par la fenêtre et que je vois les gens se balader, aller à plage... Et moi comme un couillon enfermé chez moi (silence) ». Etienne, 59 ans, marié, vit avec son épouse, inactif, allocataire de l'AAH, zone urbaine, se déplace en voiture plusieurs fois par semaine sur de courtes distances, habite à proximité des transports en commun mais difficilement accessibles

Or les rares occasions de sorties peuvent être précieuses pour entretenir des liens sociaux, même à l'occasion d'échanges succincts. C'est ce qu'on peut lire au travers de l'extrait de l'entretien réalisé avec Etienne, qui précise qu'il sort de chez lui plusieurs fois dans la semaine quand les douleurs ne sont pas trop aiguës :

*« Ça m'arrive de sortir quand même je suis pas complètement cloîtré chez moi. Je vais au Casino, je m'amuse 5-10 minutes et ensuite je rentre chez moi. Je vais au Casino un jour sur deux en moyenne. **Ça fait 10 ans que je vais au Casino, alors j'arrive à faire des petites connaissances. Ce sont des gens âgés qui y sont, on parle de jeux surtout.** J'arrive encore à conduire sur 2 kms. Mais même 5 minutes de voiture c'est terrible, la position assise c'est la pire pour les lombaires. Mais tant que je peux, je le fais, ça me permet de sortir. J'ai le droit à un jeton d'un montant de 2 euros tous les jours, c'est pour ça que j'y vais, sinon j'ai pas les moyens. Je ne sombre pas dans les machines à sous non plus. Je prends le jeton de 2 euros et voilà. Ça permet de payer l'essence, c'est tout, ça va pas plus loin. Ça n'est pas un complément de revenu ». (Etienne)*

Les verbatims qui suivent montrent comment, pour les personnes isolées dont l'état de santé empêche la mobilité, le recours aux soins peut être abandonné (Françoise) ou fragilisé par la crainte qu'une dégradation de l'état de santé ne vienne compromettre les solutions trouvées (Christian) ou par le risque que les professionnels de santé ne fassent plus de visite à domicile (Annick).

Christian décrit ses difficultés pour se rendre à la pharmacie tous les mois, ou encore chez son médecin traitant qui ne pratique pas de visite à domicile :



« Et je vais à la pharmacie chercher mes médicaments. J’y vais à pied, mais je mets 30 minutes pour faire 300 mètres ! Si ça ne va pas, j’appelle et ils viennent me les donner ». Christian, 52 ans, divorcé, 4 enfants, vit seul, BEPC, invalidité, allocataire de l’AAH, sort 2 à 3 fois de son domicile chaque mois, habite à 300 mètres d’une station de bus



« Je lui ai dit au toubib : “ça devient de plus en plus pénible de venir chez vous” ». Les chauffeurs de bus ils sont pas doux hein. Les retraités, les personnes âgées, ils pourraient faire attention les chauffeurs. (...) Alors c’est simple, le jour où je ne pourrai plus vraiment me déplacer, ou s’il n’y a plus de médecin, eh bien je porterai plainte contre l’État. Je l’ai dit à mon avocat : “s’il m’arrive quelque chose et que je crève, vous portez plainte” ». (Christian)

Françoise quant à elle a interrompu son suivi psychologique. Elle s’est renseignée auprès du Centre Médico-Psychologique (CMP) le plus proche pour être accompagnée, mais pour le moment, aucune prise en charge n’a démarré. Bien qu’ayant expliqué sa situation, le CMP lui aurait indiqué qu’elle devait nécessairement se rendre une première fois dans les locaux avant qu’une prise en charge à domicile puisse se mettre en place.

Concernant Annick, son suivi médical régulier est assuré par son médecin traitant « *qui a la gentillesse de venir jusque chez [elle]* ».

Ces personnes comptent parfois sur l’aide d’un proche, ami ou membre de la famille, pour pallier leurs difficultés de mobilité. Mais le lien est alors souvent altéré car centré sur la relation aidant-aidé. Ainsi, ce n’est que tardivement dans l’entretien qu’Etienne indiquera être marié et vivre avec son épouse qui gère toute la logistique quotidienne : courses, repas, ménage, etc. Pour le reste, Etienne explique qu’ils vivent sous le même toit mais qu’ils ne partagent pas d’activité commune :

« Elle préfère être avec ses copines, on ne fait rien ensemble » (Etienne)

Les personnes aidées font part de la **vulnérabilité de leur situation, engendrée par la dépendance à une personne, pour continuer à accomplir les actes de la vie quotidienne.** Françoise a dû **renoncer à faire un scanner prescrit par le médecin généraliste car les horaires de travail de sa fille ne lui ont pas permis d’être accompagnée** en voiture aux horaires d’ouverture des centres médicaux. **Comme Christian, son témoignage souligne la fragilité des personnes qui n’ont qu’une personne sur qui compter pour les aider dans leurs activités :**

« Ma fille me fait comprendre qu’elle n’est plus à ma disposition. Elle s’est occupée de moi pendant 10 ans. L’autre jour elle me disait : “je veux retrouver ma mère d’avant”. Depuis qu’elle est partie, elle vient de temps en temps me voir. Mais si je lui demande de faire les courses, j’ai l’impression de l’embêter. La dernière fois elle a pas acheté tout ce que j’avais mis sur la liste, alors je me débrouille ». Françoise, 56 ans, séparée, deux enfants, vit seule, Bac, invalidité, allocataire de l’AAH, sort de chez elle en voiture accompagnée de sa fille pour faire les courses et les rendez-vous médicaux, n’a pas de transport en commun à proximité

Grâce à l’aide d’un copain qui l’accompagne tous les mois dans une grande surface, Christian sort de son appartement situé au 4^{ème} étage sans ascenseur deux fois par mois pour faire ses courses et chercher ses médicaments à la pharmacie. Christian expose la fragilité de sa situation : **ce copain est la seule personne qu’il voit, son autre ami qui pourrait l’aider étant en prison :**

« La seule personne que je vois, c’est un copain qui m’emmène faire les courses une fois par mois. On se connaît depuis 30 ans. Je l’ai sorti de la merde par deux fois, au moment de son divorce et de sa tutelle. Depuis il m’a jamais lâché (...). L’autre personne sur qui je peux compter, et ce sont les deux seules, pour le moment cette personne elle est en standby, elle est en taule. (...) C’est pour ça aussi que je demande un logement de plain-pied. Quand je monte les courses, c’est à se demander si je vais pas crever devant ma porte ». (Christian)

Parfois, les personnes isolées en situation de handicap ont recours à des solutions proposées par les professionnels de santé ou les acteurs associatifs pour parvenir à se déplacer et accomplir les actes de la vie quotidienne. Ces contacts peuvent alors être fortement investis par les personnes isolées, qui y voient de véritables occasions de lien social.

Pour la gestion du quotidien (ménage, lessive, rangement, etc.), Annick a fait appel à une Association de Soins À Domicile (ASAD). Des infirmiers et des aides-soignants des Services de Soins Infirmiers à Domicile (SSIAD) se rendent également à son domicile tous les deux jours pour sa toilette et les soins qu'elle doit recevoir. **Cette prise en charge lui assure de voir du monde toutes les semaines.** Annick a aussi fait appel par le passé au service payant de La Poste « Veiller sur mes parents » (VSMP). Annick a souscrit au service minimum de ce service mais l'a arrêté assez vite en raison de son caractère qu'elle juge « inutile ». Pour Annick, l'utilité de cette prestation ne concernait pas seulement une réponse à ces difficultés d'envoi ou de réception de colis. Il s'agissait d'avoir une visite régulière en cas de chute, et surtout **d'établir un contact régulier avec une personne qui viendrait chez elle et avec qui elle pourrait discuter.** Son jugement négatif sur le service rendu tient au décalage entre **ses attentes d'une relation construite, mutuellement nourrie,** et l'absence de prise en considération de sa situation par la personne qui venait chez elle. Les interrogations sur les émissions vues à la télévision alors qu'Annick ne peut pas la regarder montrent cette forme d'absence de reconnaissance attendue par Annick :

« J'ai pris le service minimum pour voir, tester. C'était quand même 20 euros par mois. J'ai arrêté, ce service ne sert strictement à rien. La personne vient vous voir, vous dire bonjour, vous demande à plusieurs reprises si vous avez regardé la télé. Je ne peux pas beaucoup voir la télé, ça ne passe pas bien via internet. Et par contre, je ne peux même pas lui confier un colis déjà prêt pour qu'elle le poste. Je ne peux pas non plus lui demander de me livrer un colis ». (Annick)

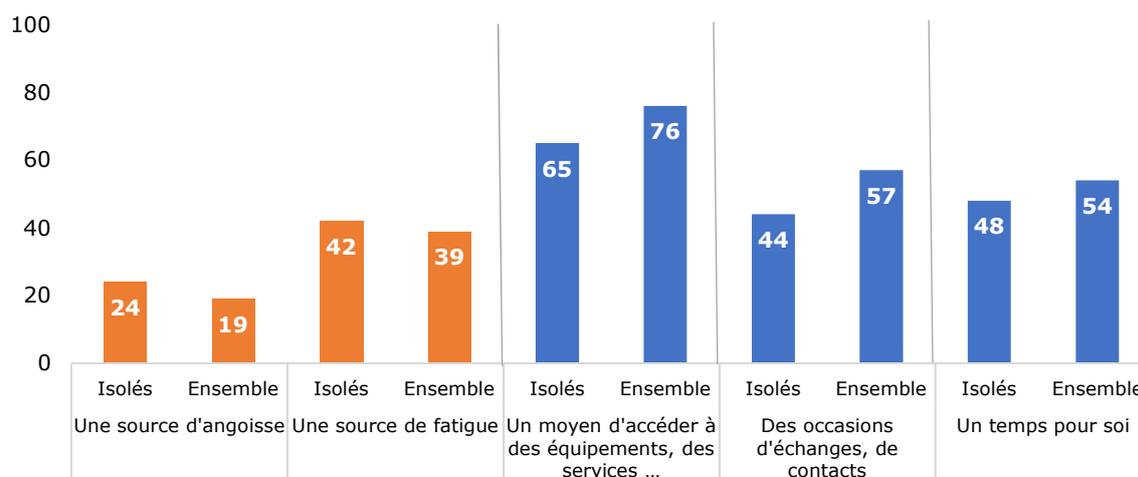
5.4 Les contraintes d'ordre psychologique : quand l'anxiété entrave les déplacements et l'acquisition des compétences nécessaires à la mobilité

Se déplacer peut également être source **d'anxiété** amenant à éviter certains modes de transport.

- **Les isolés développent plus souvent des représentations anxiogènes vis-à-vis des déplacements**

Les personnes isolées portent, sur les déplacements et les modes de transport, un regard moins favorable, moins flatteur. Par exemple, plus souvent qu'en moyenne, les **évocations négatives liées aux déplacements (possible source d'angoisse : 24% chez les isolés vs 19% en moyenne ou de fatigue : 42% chez les isolés vs 39% en moyenne)** sont sur-représentées chez les isolés alors que les commentaires positifs sont moins présents (Graphique 27). Plus souvent également, les personnes isolées dénoncent un manque de sécurité (17% vs 15% en moyenne) et de confort (11% vs 9%).

Graphique 27 – Les déplacements sont moins bien perçus par les isolés
 « D’une manière générale, pour vous, se déplacer, c’est ... (en %) »



Champ : ensemble de la population

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

Plusieurs entretiens menés lors de la phase qualitative montrent comment les trajets peuvent être une **source d'épuisement ou de stress**.

Samuel travaille en horaires décalés. Il utilise son propre véhicule pour les transports entre le domicile et le travail, souvent de nuit. Il redoute lors de ces trajets l'accident ou la panne :

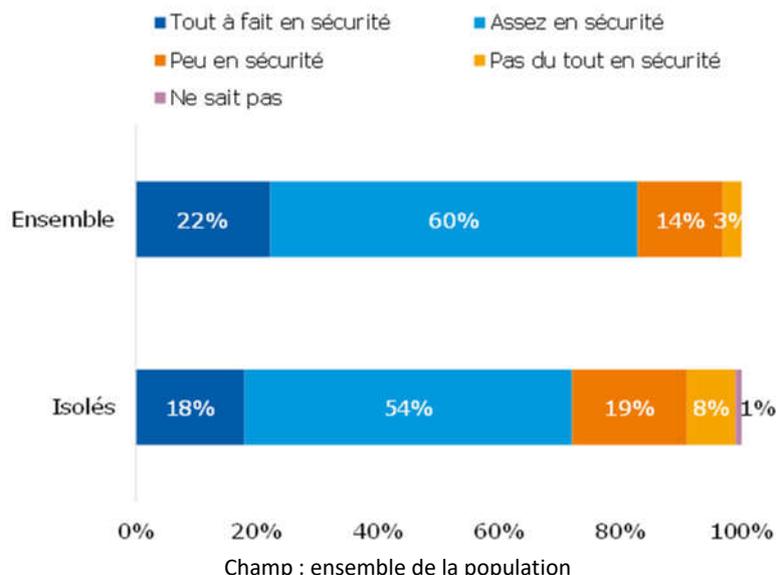
« Je passe par une petite route assez cabossée. J'écoute de la musique pendant le trajet. C'est stressant, les routes ne sont pas trop bonnes, y a des animaux qui traversent, j'ai déjà tapé un chevreuil. Surtout à cause des horaires décalés, y a des animaux qui sortent quand je fais le trajet la nuit. Ce n'est pas du repos, faut rester bien réveillé pour rentrer. » Samuel, 27 ans, vit en couple, en emploi, Brevet des collèges, zone rurale, se déplace en voiture, n'a pas de transport en commun à proximité

Brigitte habite dans une grande ville de province. Pour ses déplacements quotidiens, elle évite le métro :

« Je fais tout en voiture. J'ai tout à disposition dans un rayon de 5 kms autour de chez moi. Et j'aime bien être autonome. (...) [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 ». Brigitte, 61 ans, vit seule, Bac, au chômage, zone urbaine, se déplace en voiture ou à pied, habite à proximité des transports en commun

Le sentiment d'insécurité constitue un autre élément venant entraver la mobilité des isolés. Ces derniers sont plus nombreux à avoir le sentiment de ne pas être en sécurité dans leur vie quotidienne : 27%, contre 17% de la population générale, soit un écart de 10 points.

Graphique 28 : Un sentiment de sécurité dans la vie quotidienne moins fort chez les isolés



Source : CRÉDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », étude pour la Fondation de France, 2019
 Lecture : 27% des personnes isolées se sentent peu à pas du tout en sécurité. C'est le cas de 17% de l'ensemble des Français.

Or ce sentiment d'insécurité, souvent exacerbé dans les transports en commun, vient directement entraver la mobilité de certains isolés. C'est le cas de Brigitte, qui explique que lorsqu'elle est contrainte de prendre le bus, elle limite ses temps de déplacement, en raison du sentiment d'insécurité que cela génère. Un sentiment d'insécurité qui se serait accentué suite aux dégâts occasionnés lors des manifestations des Gilets Jaunes.

- **Des renoncements faute de « maîtriser » l'espace ou les réseaux de transport en commun**

La mobilité est aussi, pour certains, entravée par **une appréhension à investir un espace inconnu**. Dans certains cas, cette appréhension est telle qu'elle peut conduire les isolés **à renoncer à des sorties voire à des projets de vie, et renforcer le repli sur soi**.

Valérie travaille en intérim dans une fromagerie. Ce travail ne lui plaisant pas, elle poursuit ses recherches, mais dans la limite de 30 minutes de trajet en voiture. Elle a terminé une formation de secrétaire comptable après une période de chômage. C'est ce métier qu'elle souhaiterait exercer mais selon elle, les opportunités d'emploi ne pourraient se présenter que dans la grande ville la plus proche, située à une heure en voiture de son domicile et dans laquelle elle ne s'est jamais rendue :

« Ça ne me plaît pas tellement ce que je fais, mais je n'ai pas le choix. Si je souhaite un emploi dans mon boulot, il faudrait que j'aille travailler à [cite la grande ville la plus proche], c'est à une heure de trajet en voiture. Mais je ne connais pas, j'ai peur d'y aller avec la circulation. Je ne connais pas les rues, je ne connais rien, j'ai peur de ne pas me repérer. Pour y aller à [X] je ne sais pas s'il y a un bus qui pourrait m'y amener. Il y en a peut-être un mais je ne connais pas les horaires ». Valérie, 44 ans, vit en couple, sans enfant, Bac, en emploi, zone rurale, se déplace en voiture, n'a pas de transport en commun à proximité

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. Ne connaissant pas le réseau de bus de la région, elle a préféré renoncer à cette activité :

« Le festival était éloigné de la gare et il fallait prendre un bus derrière. Mais ne connaissant pas le réseau de bus de la région, j'ai préféré renoncer, c'est vraiment pas pratique quand on connaît pas ». Sarah, 37 ans, vit en couple, sans enfant, Bac +5, au chômage, zone urbaine, se déplace en métro ou à pied, habite à proximité des transports en commun

5.5 Les contraintes de temps : quand l'hyper mobilité limite les occasions de sociabilité

Pour certaines personnes, leur isolement peut à l'inverse est relié à une forme d'hyper mobilité contrainte, le plus souvent par une activité professionnelle qui induit des déplacements fréquents ou un éloignement du lieu de travail par rapport au domicile. Les actifs concernés ont ainsi des temps de transport longs (du fait de la distance et / ou de la densité du trafic) qui participent à l'étirement des temps de travail. Les temps « hors travail » sont ainsi « grignotés », voire « largement entamés » et laissent moins de place pour rencontrer les proches ou s'investir dans des activités tournées vers l'extérieur du domicile (activité associative, sportive, culturelle, etc.). Ces temps de trajet peuvent aussi grever le budget du ménage et réduire ainsi les marges de manœuvre sur les autres postes de dépenses.

D'autres témoignages montrent que les actifs aux horaires de travail décalés peuvent également avoir des sociabilités contrariées du fait du manque de conjugaison entre leurs moments libres et ceux de leur entourage. Si ces expériences peuvent également conduire à des situations d'isolement, elles ne sont pas en lien direct avec la question de la mobilité.

Exerçant comme VRP en région parisienne, Paul explique qu'il part tôt le matin pour éviter les embouteillages et rentre tard le soir. Les temps libres dont il dispose sont consacrés à sa femme et ses deux enfants âgés de 4 et 6 ans. Ses propos ne suggèrent pas l'existence d'une vie sociale flétrie, mais plutôt la vie sociale « ordinaire » d'un père de jeunes enfants dont la sociabilité se centre sur la famille nucléaire. Résidant de la grande banlieue Parisienne, les temps de trajet de Paul sont assez conséquents car il doit se rendre tous les jours en plein cœur de la capitale pour travailler :

« J'essaye de pas vivre les temps de trajets comme une contrainte mais c'est pénible quand c'est rallongé pour des raisons climatiques [mauvais temps] ou parce qu'il y a un accident. J'écoute la radio, je passe des appels téléphoniques, j'en profite pour parler à mes amis et ma famille. Comme ça j'ai pas besoin de le faire quand je rentre chez moi, je peux être disponible le soir pour ma femme et mes enfants. J'ai toujours aimé rouler, ça ne me dérange pas (...) c'est pas vraiment des contraintes. (...) ». Paul, 45 ans, marié, deux enfants, vit avec sa femme et ses deux enfants, diplômé du supérieur, en emploi, utilise tous les jours sa voiture de fonction pour aller travailler, habite à proximité des transports en commun

Paul a quitté sa région natale pour s'installer avec son épouse qui ne souhaitait pas quitter la région parisienne. Accompagné de sa femme et de ses enfants, il essaie d'aller un week-end par trimestre dans sa famille. En dépit de sa capacité à utiliser les temps de trajet, Paul avoue que la vie parisienne et les déplacements qu'elle nécessite constitue une source de fatigue :

« J'ai l'impression d'être pris dans un mouvement perpétuel, les déplacements (en voiture) sont compliqués et obligatoires, on doit tout faire en voiture et on se retrouve dans des grands parkings [de centres commerciaux]. En région parisienne on n'a jamais le sentiment de souffler, on peut pas aller dans des rues piétonnes, en banlieue tout se fait dans des grands centres commerciaux ». (Paul)

Anna quant à elle a quitté la région parisienne il y a deux ans, sur les conseils du médecin qui suit sa fille de 17 ans. Le médecin a suggéré à la famille de s'installer dans une région où le climat serait plus sec et ensoleillé. Dans l'attente d'obtenir une mutation, le mari d'Anna est parti un an plus tôt dans leur nouvelle région de résidence au climat plus favorable. Il est parvenu à trouver un emploi et un logement, non sans quelques difficultés et concessions financières. Pendant un an, il retournait tous les quinze jours aux côtés de sa femme et de ses filles en train, le temps d'un week-end :

« C'était très fatigant, coûteux aussi, mais indispensable à l'équilibre de notre famille. Pendant les vacances scolaires, c'est moi qui le rejoignais avec les filles ». Anna, 45 ans, mariée, deux enfants, vit avec son mari et ses deux enfants, diplômée du supérieur, en emploi, utilise tous les jours sa voiture personnelle pour se rendre au travail, absence de transports en commun à proximité

Faute de transport en commun à proximité, Anna utilise sa voiture tous les jours pour se rendre au travail, soit 3h de conduite par jour. Depuis deux ans, 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, les horaires de départ sont variables, mais en général, elle dit rentrer vers 20h30. Le rythme de vie qu'elle décrit est source de fatigue, de stress et aussi de sacrifices financiers.

« J'ai toujours pris des postes difficiles, mais aujourd'hui je ne peux plus. Au boulot, je donne la meilleure apparence, je m'oblige à aller bien. Et quand je suis dans ma voiture je m'effondre, j'ai 1h30 de route, donc j'ai le temps de pleurer, d'écouter la musique à fond, mais ça ne règle pas mes problèmes. (...) Mon mari est dans la même optique aujourd'hui. On est arrivé tous les deux dans le même état d'épuisement. Et c'est devenu difficile de s'épauler et de se porter mutuellement quand on n'est pas bien. Il y a 3 mois, on a envisagé de mettre fin ensemble à nos jours, on est vraiment à bout tous les deux. Donc là on se dit que les vacances vont arriver, on se raccroche à ça. On verra si ça suffit ou pas (...). Ce que je voudrais, c'est qu'on me laisse travailler près de chez moi pour me reconstruire. Là j'ai l'impression de devoir choisir entre ma santé et celle de ma fille ». (Anna)

Anna explique que ce déménagement est source de nombreux sacrifices, notamment du point de vue d'une vie sociale perdue et qui était source d'épanouissement :

« On a divisé nos revenus par deux. Avant, on avait un logement de fonction que l'on n'a pas avec ma nouvelle affectation. 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 ». (Anna)

Comment remédier aux difficultés de mobilité des isolés : favoriser la mobilité des empêchés ou compenser les distances ?

En 2019, environ 7 millions de Français de 15 ans et plus sont en situation objective d'isolement relationnel, soit 13% de la population. Ces personnes n'ont aucun réseau de sociabilité actif parmi les cinq observés (famille, amis, voisins, collègues de travail pour ceux qui exercent une activité ou encore les membres d'une association ou d'un groupe affinitaire). Comme les travaux précédents réalisés par le Crédoc pour la Fondation de France, les résultats de cette enquête montrent que l'isolement social est souvent le résultat d'un enchaînement d'évènements : départ du domicile parental, déménagement, violences conjugales, précarité, absence de relation amoureuse, état de santé dégradé ou existence d'un handicap, etc.

L'aptitude à la mobilité conditionne de nombreux pans de la vie comme l'accès au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, mais aussi la possibilité de faire ses courses ou de se soigner. La mobilité est ainsi devenue une condition indispensable pour s'intégrer, entretenir et développer une sociabilité. Mais les potentialités de déplacement ne sont pas identiques pour tous les individus. Car se déplacer nécessite que soient réunies un ensemble de conditions comme les capacités financières, les compétences (physiques, morales, etc.). Se déplacer est aussi une affaire de localisation, d'aménagement de l'espace, comme l'existence ou non d'infrastructures en matière de transports en commun. Les possibilités de déplacement ne peuvent être appréhendées que dans un contexte donné, selon les contraintes, les aspirations, les facilités, et aptitudes des individus⁵⁴. **D'où l'intérêt pour la Fondation de France de se questionner sur la (non)mobilité des personnes en situation d'isolement relationnel et leurs conséquences.**

Les résultats de cette enquête menée par le Crédoc pour la Fondation de France montrent que **l'isolement relationnel va de pair avec une mobilité plus restreinte. Les personnes en situation d'isolement présentent certains désavantages par rapport à l'ensemble de la population.** Elles affichent des taux de mobilité inférieurs à ceux du reste de la population ; ont moins l'usage d'une voiture et déclarent plus souvent ne pas avoir de transport en commun à proximité de leur domicile ou avoir des difficultés pour y accéder. Les personnes en situation d'isolement relationnel dénoncent également plus souvent qu'en moyenne un manque de sécurité et de confort, ainsi que l'angoisse et la fatigue occasionnées par les trajets.

Sans prétendre à l'exhaustivité des situations, 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 pas exclusives ; les situations sont transverses et évolutives. **Les contraintes médicales liées à l'existence d'un handicap et / ou d'une maladie constituent des facteurs de limitation, voire d'empêchement des déplacements.** Au sein des isolés, 5% des individus disent ne sortir que peu ou pas du tout ce chez eux (2% seulement en population générale). **Les contraintes d'ordre psychologique** constituent d'autres freins aux déplacements **liés à la confiance en soi** pour passer le permis de conduire par exemple. Ils renvoient aussi à des questions liées au **sentiment d'insécurité dans l'espace public (agoraphobie, claustrophobie)**. Les personnes sont alors amenées à privilégier certains modes de transport plutôt que d'autres, voire à limiter au maximum leurs déplacements. **Les contraintes territoriales**, renvoient quant à elles à l'éloignement géographique, aux difficultés d'accès

⁵⁴ Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Elodie Dupuit (Dir.), 2015, « Mobilité et motilité : mode d'emploi », Presses Universitaires Suisses

aux biens et services par les transports en commun ou par ses propres moyens. Dans ces territoires, l'usage d'une voiture s'avère souvent indispensable mais soulève des contraintes de budget pour les concitoyens aux faibles ressources. **Les difficultés financières** constituent un autre facteur de limitation des déplacements faute de moyens suffisants pour l'acquisition d'un véhicule et de son entretien, mais aussi les dépenses relatives à l'achat de titres de transport. **Les contraintes de temps** font référence à l'existence de **fortes amplitudes horaires qui complexifient la « conjugaison des temps » entre la vie professionnelle et la vie sociale**. Pour ces actifs occupés, les temps de sociabilité sont mécaniquement réduits par l'importance de leurs horaires de travail.

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. Faut de modes de transport adaptés (type de véhicules et présence d'acteurs professionnalisés pour les déplacements) et accessibles financièrement, les personnes isolées sont confrontées au risque de ne pas pouvoir se rendre chez les professionnels de santé. Outre l'accès aux soins, ce sont les services de livraison de courses qui font défaut dans certains territoires, sans compter des réflexions à engager autour de la prise en charge des coûts de la livraison à domicile pour les plus démunis.

Les pistes d'actions suggérées par les personnes isolées elles-mêmes consisteraient notamment à :

- Systématiser les services de livraison à domicile proposés par les commerçants en réfléchissant aussi aux conditions tarifaires pour les moins aisés financièrement
- Développer l'accès à la culture, notamment au travers des services de type « bibliobus »
- Développer les systèmes de navette pour des déplacements « à la carte », notamment dans le cadre des suivis médicaux

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) semblent répondre à de véritables problématiques. Plus souvent connues 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.

Annexe 1 - Questionnaire

[Si en emploi] * Fondation de France * VOIRCOLL

Q1 Vous arrive-t-il de voir ou d'être en contact avec vos collègues en dehors du travail... ?

- . Plusieurs fois par semaine 1
- . Plusieurs fois par mois 2
- . Plusieurs fois dans l'année 3
- . Moins souvent 4
- . Jamais 5
- . Vous n'avez pas de collègues de travail 6

[A tous] *Fondation de France* MODETRA1 – MODETRA2

Q2 Quels sont les deux principaux modes de déplacement que vous utilisez habituellement (pour vous rendre à votre travail, votre lieu d'études, faire vos courses, vos loisirs, rendre visite à vos proches, etc.)

(Rotation aléatoire des items - Classez les deux premières réponses)

	En 1 ^{er}	En 2 ^{ème}
. La voiture (hors covoiturage)	1	1
. Les transports en commun (bus, métro, tram, RER, train hors grandes lignes)	2	2
. La moto, scooter, mobylette	3	3
. Le covoiturage	4	4
. Le vélo	5	5
. À pied	6	6
. La trottinette	7	7
. Autre, précisez : / _____ /	8	8
. Aucun, vous ne sortez pas, ou très rarement de chez vous	9	9

[A tous] *Fondation de France* PROXTRAN

Q3 Disposez-vous d'un arrêt de transport en commun à proximité de votre domicile, c'est-à-dire moins de 600 m ou moins de 10 minutes à pied ?

(Une seule réponse)

- . Oui, et ce transport vous est facilement accessible 1
- . Oui, mais ce transport vous est difficilement accessible compte tenu de votre situation personnelle (votre condition physique, votre état de santé)..... 2
- . Non 3

[A tous] *Fondation de France* FREQDEP1-FREQDEP4

Q4 Nous allons maintenant parler de tous vos déplacements, quel que soit le mode de transport et le motif du déplacement (travail, courses, loisirs, visite à des amis, de la famille, etc.). À quelle fréquence vous déplacez-vous...

(Une réponse par ligne)

	Tous les jours ou presque	1 à plusieurs fois par semaine	1 à plusieurs fois par mois	1 à plusieurs fois dans l'année	Jamais ou presque
À moins de 2 kms de chez vous	1	2	3	4	5
Entre 2 et 49 kms de chez vous	1	2	3	4	5
Entre 50 et 200 kms de chez vous ...	1	2	3	4	5
A plus de 200 kms de chez vous	1	2	3	4	5

Q5 Au cours des 12 derniers mois, en raison de difficultés liées aux déplacements (en-dehors des périodes de grèves et des mouvements sociaux), avez-vous dû renoncer à...

(Rotation aléatoire des items – Une réponse par ligne)

	Oui	Non
. Rendre visite à des proches (amis, famille)	1	2
. Pratiquer un loisir (activité sportive, visite culturelle, cinéma, etc.)	1	2
. Vivre une relation sentimentale	1	2
. Accepter un emploi, suivre des études ou une formation	1	2
. Réaliser des examens médicaux	1	2
. Réaliser des démarches administratives	1	2
. Une autre activité	1	2

Q6 D'une manière générale, pour vous, se déplacer, c'est

(Rotation aléatoire des items – Une réponse par ligne)

	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord
. Une source d'anxiété	1	2
. Un moyen d'accéder à des équipements, des services, le travail, les loisirs	1	2
. Des occasions d'échanges, de contacts	1	2
. Un temps pour soi (pour lire, écouter de la musique, suivre l'actualité, avoir une activité physique, etc.)	1	2
. Une source de fatigue	1	2

Q7 Quelles sont toutes les difficultés que vous rencontrez dans vos déplacements en [reprendre type de transport cité en 1er à la question 1] (en-dehors des périodes de grèves et des mouvements sociaux) ?

(Aléatoire sauf dernier item- Plusieurs réponses possibles sauf dernier item)

	Oui	Non
. Le manque de sécurité	1	2
. Le manque de confort	1	2
. Le manque de fiabilité : vous n'êtes pas certain d'arriver à l'heure	1	2
. Le coût trop élevé	1	2
. Le temps de trajet trop important	1	2
. Le manque d'accessibilité	1	2
. L'incivilité	1	2
. Une autre difficulté, précisez : / _____ /	1	2
. Vous ne rencontrez pas de difficulté	1	2

Q8 Vous arrive-t-il de vous sentir seul ?

Tous les jours ou presque.....	1
Souvent	2
De temps en temps	3
Rarement	4
Jamais	5

Q9 Souffrez-vous du fait de vous sentir seul ?

Oui, beaucoup	1
Oui, un peu	2
Non, pas vraiment	3
Non, pas du tout	4

Q10 Est-ce qu'il vous arrive de vous sentir abandonné, exclu, inutile...

- Souvent 1
- De temps en temps 2
- Rarement 3
- Jamais 4

Q11 Et en moyenne, à quelle fréquence :

(Une seule réponse par ligne)

	Une ou plusieurs fois par semaine	Plusieurs fois par mois	Plusieurs fois dans l'année	Moins souvent	Jamais
Voyez-vous physiquement des membres de votre famille qui ne vivent pas avec vous (par exemple vos parents, grands-parents, frères et sœurs, enfants, petits-enfants) ...	1	2	3	4	5
Avez-vous des contacts réguliers par téléphone, courrier ou internet avec les membres de votre famille qui ne vivent pas avec vous	1	2	3	4	5
Voyez-vous physiquement vos amis	1	2	3	4	5
Êtes-vous en contact par téléphone, courrier ou internet avec un ou des amis	1	2	3	4	5

Q12 Avez-vous des voisins, dans votre immeuble ou quartier que vous voyez ou avec lesquels vous discutez au-delà de l'échange de pure politesse : « Bonjour – bonsoir » ?

- . Une ou plusieurs fois par semaine..... 1
- . Plusieurs fois par mois 2
- . Plusieurs fois dans l'année 3
- . Moins souvent 4
- . Vous n'avez pas de relations particulières avec vos voisins 5
- . Vous n'avez pas de voisins..... 6

Q13 Ces activités vous occupent ...

(Une seule réponse)

- Une ou plusieurs fois par semaine 1
- Plusieurs fois par mois 2
- Plusieurs fois dans l'année 3
- Moins souvent 4

Q14 Est-ce que vous (ou votre foyer) êtes obligé de vous imposer régulièrement des restrictions sur certains postes de votre budget ?

- . Oui 1
- . Non 2
- . Ne sait pas 3

Q15 Sur lesquels particulièrement ?

(Une réponse par ligne)

	Oui	Non	Nsp
. Voiture	1	2	3
. Les transports en commun pour les trajets du quotidien ...	1	2	3

Q16 Et en règle générale, pensez-vous qu'il est possible de faire confiance aux autres ou que l'on n'est jamais assez méfiant ?

(Une seule réponse)

- | | |
|---|---|
| . Il est possible de faire confiance aux autres | 1 |
| . On n'est jamais assez méfiant | 2 |
| . Ne sait pas..... | 3 |

Q17 Pour chacun des domaines de la vie suivants, pouvez-vous attribuer une note de 1 à 7 selon l'importance que vous lui accordez ?

(Une réponse par ligne)

(1 signifie pas du tout important, 7 signifie très important, les notes intermédiaires vous permettent de nuancer)

- | | |
|---|-------|
| Votre famille et vos enfants | / _ / |
| La profession et le travail (ou carrière) | / _ / |
| Les amis et connaissances | / _ / |
| La cohésion de la société | / _ / |
| La politique et la vie publique | / _ / |
| Le temps libre et la détente | / _ / |
| Votre logement | / _ / |
| Votre cadre de vie | / _ / |

Annexe 2 – Tris croisés

Tableau 1 – Analyse sociodémographique des différents réseaux relationnels

– Champ : ensemble de la population de 15 ans et plus, en % –

	Réseau professionnel	Réseau associatif	Réseau de voisinage	Réseau familial	Réseau amical
Ensemble de la population	16	34	49	53	58
Sexe . Homme	17	36	48	50	57
. Femme	15	33	50	56	59
Age . Moins de 30 ans	24	36	39	62	64
. 30 - 39 ans	30	32	47	61	56
. 40 - 49 ans	23	25	44	50	53
. 50 - 59 ans	12	29	46	49	53
. 60 - 74 ans	ns	41	59	49	60
. 75 ans et plus	-	46	67	47	63
Sexe x âge . Homme, moins de 40 ans	31	36	38	60	58
. Femme, moins de 40 ans	22	34	45	63	63
. Homme, 40 ans et plus	11	36	52	46	56
. Femme, 40 ans et plus	11	32	53	52	57
Nombre de personnes dans le logement . Un	12	34	44	48	61
. Deux	11	36	52	53	57
. Trois	22	30	47	57	56
. Quatre	23	34	48	55	58
. Cinq et plus	21	38	53	58	62
Profession . Indépendant	25	28	51	54	56
. Cadre supérieur	38	43	48	51	60
. Profession intermédiaire	30	37	45	58	58
. Employé	22	26	47	54	57
. Ouvrier	18	23	40	57	55
. Reste au foyer	-	16	39	48	38
. Retraité	-	44	63	48	61
. Elève – étudiant	11	41	40	60	68
Situation d'emploi . Actif occupé	30	33	46	56	58
. Inactif	-	38	55	50	60
. Chômeur	-	22	38	55	46
Diplôme . Aucun, Cep	ns	22	54	54	51
. Bepc	9	31	50	53	56
. Bac	19	33	49	54	62
. Diplôme du supérieur	26	43	48	53	61
Typologie des niveaux de vie . Bas revenus	15	26	46	55	50
. Classe moyenne inférieure	15	33	48	56	61
. Classe moyenne supérieure	15	38	51	51	61
. Hauts revenus	21	45	57	54	65
Lieu de résidence . Moins de 2 000 habitants	13	29	49	37	47
. De 2 000 à 20 000 habitants	14	35	49	53	56
. De 20 000 à 100 000 habitants	17	36	45	54	61
. Plus de 100 000 habitants	16	35	49	55	57
. Paris et aggl. parisienne	21	37	54	54	59

Source : CRÉDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations, 2019.

Ns : non significatif

Lecture : début 2019, 38% des cadres et membres des professions intellectuelles supérieures ont des contacts denses avec leurs collègues de travail et 48% d'entre eux ont des contacts denses dans le réseau associatif, contre respectivement 16% et 34% de l'ensemble de la population en moyenne.

Tableau 2 – Analyse sociodémographique de la densité des réseaux relationnels

- Champ : ensemble de la population de 15 ans et plus, en % -

	Aucun réseau	Un seul réseau	Plusieurs réseaux	Total	
Ensemble de la population	13	21	67	100	
Sexe	. Homme	14	21	65	100
	. Femme	11	21	68	100
Age	. Moins de 30 ans	10	22	68	100
	. 30 - 39 ans	8	24	68	100
	. 40 - 49 ans	20	18	62	100
	. 50 - 59 ans	17	22	61	100
	. 60 - 74 ans	9	21	70	100
	. 75 ans et plus	ns	16	72	100
Sexe x âge	. Homme, moins de 40 ans	11	24	65	100
	. Femme, moins de 40 ans	8	21	71	100
	. Homme, 40 ans et plus	15	19	65	100
	. Femme, 40 ans et plus	13	20	67	100
Nombre de personnes dans le logement	. Un	15	19	66	100
	. Deux	12	21	67	100
	. Trois	10	25	65	100
	. Quatre	14	19	67	100
	. Cinq et plus	ns	17	71	100
Profession	. Indépendant	ns	ns	69	100
	. Cadre supérieur	ns	16	74	100
	. Profession intermédiaire	11	20	69	100
	. Employé	15	20	65	100
	. Ouvrier	15	26	59	100
	. Reste au foyer	26	30	44	100
	. Retraité	9	19	72	100
. Elève – étudiant	11	20	69	100	
Situation d'emploi	. Actif occupé	12	20	68	100
	. Inactif	12	21	67	100
	. Chômeur	20	28	52	100
Diplôme	. Aucun, Cep	14	27	59	100
	. Bepc	14	21	65	100
	. Bac	11	22	67	100
	. Diplôme du supérieur	11	18	71	100
Typologie des niveaux de vie	. Bas revenus	16	24	60	100
	. Classe moyenne inférieure	14	19	67	100
	. Classe moyenne supérieure	10	21	69	100
	. Hauts revenus	8	16	76	100
Lieu de résidence	. Moins de 2 000 habitants	16	21	63	100
	. De 2 000 à 20 000 habitants	12	19	69	100
	. De 20 000 à 100 000 habitants	11	22	67	100
	. Plus de 100 000 habitants	11	22	67	100
	. Paris et aggl. parisienne	13	19	68	100

Source : CRÉDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations, 2019.

Ns : non significatif

Lecture : début 2019, 74% des cadres et membres des professions intellectuelles supérieures ont plusieurs réseaux de sociabilité denses, contre 67% de l'ensemble de la population en moyenne.

Tableau 3 – Analyse sociodémographique de l'évolution de l'absence de réseau relationnel dense
 – Champ : ensemble de la population de 15 ans et plus, en % –

	2016	2019	Evolution 2016 - 2019
Ensemble de la population	10	13	+ 2
Sexe . Homme	11	14	+ 3
. Femme	10	11	+ 2
Age . Moins de 30 ans	8	10	+ 2
. 30 - 39 ans	11	8	- 3
. 40 - 49 ans	11	20	+ 8
. 50 - 59 ans	14	17	+ 3
. 60 - 74 ans	10	9	=
. 75 ans et plus	ns	ns	ns
Sexe x âge . Homme, moins de 40 ans	10	11	+ 1
. Femme, moins de 40 ans	9	8	=
. Homme, 40 ans et plus	12	15	+ 4
. Femme, 40 ans et plus.....	10	13	+ 3
Nombre de personnes dans le logement . Un	11	15	+ 4
. Deux	11	12	+ 1
. Trois	12	10	- 2
. Quatre	8	14	+ 6
. Cinq et plus	ns	ns	ns
Profession . Indépendant	ns	ns	ns
. Cadre supérieur	ns	ns	ns
. Profession intermédiaire	9	11	+ 2
. Employé	12	15	+ 3
. Ouvrier	15	15	+ 1
. Reste au foyer	21	26	+ 5
. Retraité	9	9	=
. Elève - étudiant	ns	11	ns
Situation d'emploi . Actif occupé	10	12	+ 2
. Inactif	10	12	+ 2
. Chômeur	16	20	+ 4
Diplôme . Aucun, Cep	15	14	- 1
. Bepc	12	14	+ 3
. Bac	9	11	+ 3
. Diplôme du supérieur	8	11	+ 3
Typologie des niveaux de vie . Bas revenus	14	16	+ 2
. Classe moyenne inférieure.....	10	14	+ 4
. Classe moyenne supérieure	10	10	=
. Hauts revenus	6	8	+ 1
Lieu de résidence . Moins de 2 000 habitants	12	16	+ 3
. De 2 000 à 20 000 habitants	11	12	+ 1
. De 20 000 à 100 000 habitants	10	11	+ 2
. Plus de 100 000 habitants	8	11	+ 3
. Paris et aggl. parisienne	11	13	+ 2

Source : CRÉDOC, Enquêtes Conditions de vie et Aspirations.

Ns : non significatif

Lecture : entre 2016 et 2019, la part de chômeurs ne disposant d'aucun réseau relationnel dense est passé de 16% à 20%, soit une hausse de + 4 points.

Tableau 4 – Analyse sociodémographique de l'évolution du sentiment de solitude

– Champ : ensemble de la population de 15 ans et plus,
en % se sentant seul souvent ou tous les jours ou presque –

	2016	2019	Evolution 2016 - 2019
Ensemble de la population	19	20	+ 1
Sexe . Homme	18	15	- 3
. Femme	20	24	+ 5
Age . Moins de 30 ans	25	32	+ 7
. 30 - 39 ans	21	23	+ 1
. 40 - 49 ans	17	23	+ 5
. 50 - 59 ans	17	16	- 1
. 60 - 74 ans	15	12	- 3
. 75 ans et plus	ns	ns	ns
Sexe x âge . Homme, moins de 40 ans	27	22	- 5
. Femme, moins de 40 ans	22	33	+ 11
. Homme, 40 ans et plus	15	12	- 3
. Femme, 40 ans et plus.....	18	19	+ 1
Nombre de personnes dans le logement . Un	31	31	=
. Deux	13	13	=
. Trois	21	20	- 1
. Quatre	18	21	+ 3
. Cinq et plus	14	21	+ 7
Profession . Indépendant	ns	ns	ns
. Cadre supérieur	15	21	+ 5
. Profession intermédiaire	18	21	+ 3
. Employé	19	23	+ 3
. Ouvrier	23	19	- 4
. Reste au foyer	28	28	=
. Retraité	17	10	- 6
. Elève – étudiant	17	32	+ 14
Situation d'emploi . Actif occupé	17	21	+ 3
. Inactif	19	17	- 2
. Chômeur	30	31	+ 1
Diplôme . Aucun, Cep	18	17	- 1
. Bepc	19	19	- 1
. Bac	22	26	+ 3
. Diplôme du supérieur	17	19	+ 2
Typologie des niveaux de vie . Bas revenus	27	31	+ 4
. Classe moyenne inférieure.....	20	21	=
. Classe moyenne supérieure	16	15	- 1
. Hauts revenus	10	10	+ 1
Lieu de résidence . Moins de 2 000 habitants	18	17	- 1
. De 2 000 à 20 000 habitants	18	20	+ 2
. De 20 000 à 100 000 habitants	20	24	+ 4
. Plus de 100 000 habitants	20	19	- 1
. Paris et aggl. Parisienne	18	21	+ 3

Source : CRÉDOC, Enquêtes Conditions de vie et Aspirations.

Ns : non significatif

Lecture : entre 2016 et 2019, la part de chômeurs ne disposant d'aucun réseau relationnel dense est passé de 16% à 20%, soit une hausse de + 4 points.

Tableau 5 – Analyse sociodémographique de l'évolution du sentiment d'abandon et d'exclusion

- Champ : ensemble de la population de 15 ans et plus, en % -

	2016	2019	Evolution 2016 - 2019
Ensemble de la population	26	30	+ 4
Sexe . Homme	24	23	- 2
. Femme	27	36	+ 9
Age . Moins de 30 ans	33	43	+ 10
. 30 - 39 ans	31	35	+ 5
. 40 - 49 ans	27	32	+ 6
. 50 - 59 ans	24	24	+ 1
. 60 - 74 ans	19	19	=
. 75 ans et plus	ns	19	ns
Sexe x âge . Homme, moins de 40 ans	33	33	- 1
. Femme, moins de 40 ans	32	46	+ 15
. Homme, 40 ans et plus	21	19	- 3
. Femme, 40 ans et plus.....	24	30	+ 6
Nombre de personnes dans le logement . Un	30	35	+ 4
. Deux	20	23	+ 3
. Trois	30	33	+ 4
. Quatre	30	34	+ 4
. Cinq et plus	26	33	+ 7
Profession . Indépendant	ns	31	ns
. Cadre supérieur	21	23	+ 3
. Profession intermédiaire	26	29	+ 3
. Employé	31	36	+ 6
. Ouvrier	29	34	+ 5
. Reste au foyer	41	34	- 7
. Retraité	19	19	=
. Elève – étudiant	27	44	+ 17
Situation d'emploi . Actif occupé	24	31	+ 6
. Inactif	24	26	+ 1
. Chômeur	43	44	=
Diplôme . Aucun, Cep	25	29	+ 4
. Bepc	26	29	+ 3
. Bac	29	34	+ 5
. Diplôme du supérieur	24	28	+ 4
Typologie des niveaux de vie . Bas revenus	41	42	+ 1
. Classe moyenne inférieure.....	25	31	+ 6
. Classe moyenne supérieure	21	24	+ 4
. Hauts revenus	14	16	+ 2
Lieu de résidence . Moins de 2 000 habitants	26	31	+ 4
. De 2 000 à 20 000 habitants	23	27	+ 4
. De 20 000 à 100 000 habitants	23	30	+ 7
. Plus de 100 000 habitants	27	30	+ 3
. Paris et aggl. Parisienne	28	31	+ 3

Source : CRÉDOC, Enquêtes Conditions de vie et Aspirations.

ns : non significatif

Lecture : entre 2016 et 2019, la part d'élèves et d'étudiants se sentant souvent ou de temps en temps abandonné, exclu, inutile est passé de 27% à 44%, soit une hausse de + 17 points.

Annexe 3 – Guide d’entretien

1) Présentation de la personne et de sa situation actuelle

- *Quelle est votre situation actuelle ? (études, travail, logement, famille, couple...)*
- *Disposez-vous du permis de conduire ? D’une voiture ? Votre logement est-il à proximité de transports en commun ? Etes-vous utilisateur de ces transports en commun ?*

2) Récit de la semaine passée (objectif : partir du factuel pour amorcer l’entretien et initier la relation de confiance intervieweur / interviewé)

- *Racontez-moi votre semaine : tout ce que vous avez-fait en journée, en soirée, le weekend (le travail / les études / les loisirs / la famille / les amis / le temps libre...) Et **était-ce plutôt une bonne ou une mauvaise semaine du point de vue de vos relations sociales, de votre humeur / moral, etc.** ? S’agissait-il d’une semaine « ordinaire » ou différente des autres ?*

3) Récit de vie / Événements marquants depuis l’adolescence / regard sur le parcours

- *Événements marquants : Quels ont été les événements marquants pour vous durant ces dernières années ? (déménagement, relation amoureuse, perte d’un proche, rupture amicale, premier emploi, perte d’emploi, vie scolaire, ...)*
 - *Personnes associées / soutiens reçus*
 - *Conséquences et répercussions*
 - *Ressentis / sentiment de réussite ou d’échec ? Les fiertés ou déceptions ?*
- ⇒ *Identifier les moments de décrochage ? Ruptures ? Echecs / difficultés dans la vie ?*
- ⇒ *Relance sur le passé*

⇒ Pour 1) 2) et 3) : Relances sur les différents pans de vie

- **Situation professionnelle** : *quelle est votre situation professionnelle actuelle ? Est-ce que vous travaillez ? A temps plein ? S’agit-il d’un CDI ? Comment vous rendez-vous à votre travail ? Combien de temps cela vous prend ? Comment qualifieriez-vous vos trajets entre le domicile et le travail (temps d’ennui, temps pour lire, écouter de la musique) ? Qu’est-ce qui pourrait améliorer vos trajets travail-domicile ?*
- **Situation financière** : *niveau de ressources, difficultés financières ressenties au quotidien, restrictions budgétaires. Avez-vous connaissance du budget que vous consacrez aux moyens de transport / pour vos déplacements ? Est-ce que cela représente un coût élevé dans votre budget total ? Quelles en sont les conséquences concrètes ?*
- **Situation familiale** : *en couple, divorcé, enfants / vie amoureuse : Est-ce que vous avez le sentiment d’être écouté par votre famille ? Vous sentez-vous soutenu dans vos projets ? Est-ce un cadre épanouissant ? Disposez-vous de moyens de locomotion ? Si oui, de quels moyens de locomotion s’agit-il ? Est-ce une situation satisfaisante ? Quels sont les avantages et inconvénients ? Pour les couples séparés avec enfants, interroger sur les déplacements occasionnés du fait de la séparation (garde alternée). Quelles sont les incidences de cette situation sur votre quotidien ? Vos déplacements ? Quel vécu ?*
- **Situation de logement** : *Qui habite sous le même toit ? Quel statut d’occupation du logement ? Quel type de logement (appartement, maison) ? Quels sont les avantages ? Quelles sont les contraintes ? Est-ce une situation de logement pérenne ? Est-ce que vous trouvez que votre quartier / lotissement est bien desservi en moyens de transport à proximité ? D’une place de parking ?*
- **Loisirs / activités sociale** : *sorties, activités sociales, activités associatives / bénévoles, clubs, ateliers, jeux, activités physiques, activités culturelles (musée, cinéma, lectures, etc.), jeux vidéo, etc. Comment vous rendez-vous à ces activités (à pied, à vélo, en voiture, etc.) ? Le choix de ces activités a-t-il été déterminé par les possibilités de déplacement à disposition ?*
- **Pratiques numériques** : *présence sur internet, les réseaux sociaux. Importance d’« en être », d’être vu, de se tenir informé ? Les amis des réseaux sociaux sont-ils les amis de la vie « réelle » ? L’usage des réseaux sociaux vous apporte-t-il du réconfort, ou au contraire renforce-t-il le sentiment de solitude, suscite-t-il de la tristesse ?*
- **Santé** : *Avez-vous des problèmes de santé ? Comment vous soignez-vous ? Rencontrez-vous des difficultés pour vous soigner ?*
 - *Avez-vous un suivi médical régulier ?*
 - *Avez-vous déjà vu un psychologue / psychiatre / psychothérapeute ? Dans quelles circonstances ? Etes-vous toujours suivi ?*
 - *Avez-vous déjà eu recours à des médicaments pour dormir ou pour vous apaiser ? Dans quelles circonstances ?*

- **Regard sur la participation à la vie civique** : *intérêt pour les élections ? importance de faire entendre sa voix ? Sentiment de pouvoir contribuer à ce que les choses changent ?*

4) Approfondissement sur les liens sociaux et le sentiment de solitude

- *Vous sentez-vous entouré ? Qui voyez-vous régulièrement ?*
- *Si vous aviez un problème ou un souci, en parleriez-vous à quelqu'un ou essaieriez-vous de le régler tout(e) seul(e) ?*
- *Y a-t-il des personnes dont vous vous sentez proche ? Auprès de qui il vous arrive de vous confier / de demander de l'aide ? Qui se confie à vous / vous demandent de l'aide ?*
- *En cas de coup dur, sur qui pouvez-vous compter aujourd'hui ?*
- *Y a-t-il des moments de votre vie où vous vous êtes senti seul ? Et aujourd'hui ? En souffrez-vous ? Quelles sont les conséquences de cette situation pour vous ?*
- *Y a-t-il des moments où vous recherchez à être seul ? Pourquoi ? Est-ce réellement un choix ? ou vous résignez-vous parfois à être seul ?*
- *Souhaiteriez-vous faire des nouvelles rencontres ? Quelles seraient les conditions qui rendraient cela possible ? Un contexte en particulier ? Une médiation particulière (par une personne, par un organisme, etc ?) ? Pour réaliser une activité en particulier ?*

5) Approfondissement sur la mobilité

Les pratiques et occasions de déplacement

Les occasions de sortir de chez soi peuvent être nombreuses : aller au travail, aller chercher ses enfants à l'école, se rendre à une activité sportive ou culturelle, faire ses courses, réaliser des démarches administratives, des examens médicaux, simplement pour faire une sortie, prendre l'air, sortir son chien pour ceux qui ont un animal de compagnie, etc.

Dans votre vie quotidienne, quelles sont les occasions de déplacement qui vous concernent ? Quels sont les modes de déplacements que vous utilisez ? Y'a-t-il eu des changements dans vos habitudes ? Pour quelles raisons ? Quels en sont les avantages et les inconvénients ?

Pour ces déplacements, êtes-vous seul(e) ? Accompagné(e) ? Si vous êtes accompagné(e), par qui ? Ces déplacements sont-ils des occasions d'échanges avec des commerçants, professionnels de santé, parents d'élèves, etc. ?

Ces déplacements se font à quelle distance de votre domicile ? Combien de temps consacrez-vous à ces déplacements ?

Circonstances de restriction de la mobilité, voire absence de mobilité

Est-ce qu'il y a au contraire des occasions de sortie que vous n'avez pas ou plus ? Comment expliquez-vous cette situation ? Quels en sont les avantages et les inconvénients ? Quelles solutions ont été mises en place ou souhaiteriez-vous pouvoir mettre en place ?

Avez-vous connu, ou connaissez-vous des périodes où vous ne sortez pas de votre domicile ? Qu'est-ce qui selon vous explique cette situation ? Comment avez-vous vécu ou vivez-vous cette situation ? Qu'est-ce qui selon vous pourrait être changé ? Comment ?

Vécus des déplacements :

Expériences heureuses / malheureuses qui ont changé vos habitudes en matière de déplacement ?

Représentations de la (non)mobilité

Quelles sont les images associées à ces temps de déplacement ? (une contrainte, perte de temps, temps pour vous, etc.)

Dans l'imaginaire commun, se déplacer, être mobile, peut être considéré comme la marque d'une flexibilité, d'une adaptation, d'une ouverture aux autres. Comment vous situez-vous par rapport à cette représentation ?

Représentations sur le domicile : espace sécurisant ? cocon ?

6) Focus sur les actions mises en place par la Fondation de France : comment « aller vers » les personnes isolées ?

Des actions soutenues par la Fondation de France, à « tester » selon les infos recueillies en entretien

Action 1 : Réveillons de la solidarité

Des repas organisés par des associations de quartier pour les fêtes de fin d'année. Les personnes sont associées à toutes les étapes de la préparation de la soirée. Les réveillons peuvent associer les commerçants et habitants du quartier avec des animations (karaoké, dessinateur « croquant » les participants, etc.). L'objectif étant que les liens tissés pour l'organisation de la soirée et au cours de la soirée puissent durer par la suite.

Action 2 : Ludothèque / bibliobus

Modèles d'offre de jeux ou de livres en itinérance pour diversifier les points d'ancrage et les publics touchés. L'idée est d'« aller vers les publics » en milieu rural comme en ville. L'association peut se déplacer sur les territoires à la demande des différentes communes. L'association se déplace dans les maisons de retraite, les collectivités, les médiathèques, etc. et peut aussi organiser des soirées jeux ou des soirées débats

Action 3 : Mobilité (actions plutôt axées en faveur de l'insertion professionnelle)

Mobilité en milieu rural : association qui aide au financement de la réparation des véhicules ; aide au renforcement des services de location de véhicules (voitures, scooters, trottinettes). L'objectif est de faciliter l'insertion professionnelle : partenariat qui associe des communes et la Maison de l'emploi. Maillage territorial pour une plus grande accessibilité des véhicules (plusieurs points relais sur le territoire). La prescription passe par un travailleur social

Garage solidaire et auto-école sociale : pour acquérir, entretenir et réparer son véhicule à des tarifs sociaux dans un contexte où les transports en commun « manquent » + service de location de 2 à 4 roues. Service réservé aux bénéficiaires du RSA, chômeurs, retraités, salariés à faibles ressources ou encore personnes en situation de handicap ayant un besoin dit impératif de mobilité. Personnes sont orientées vers le garage solidaire par la CAF, Pôle Emploi, les Missions Locales ou des associations d'insertion

Association : prêt d'une voiture, organise le co-voiturage « dans la durée », services de taxi, aide à l'achat du carburant, etc.

Action 4 : Cafés sociaux

Repair Café : un café où il est possible de réparer des objets courants et de partager des savoir-faire. L'idée est que chaque personne puisse venir pour réparer des objets du quotidien en échange d'un service (faire ou servir le café). L'objectif étant de créer des solidarités locales via des ateliers collaboratifs.

Action 5 : animations individualisées au domicile des personnes

Actions plutôt pensées pour les personnes âgées ou les personnes en situation de handicap. L'association est portée par un Service de Soins Infirmiers à Domicile (SSIAD) et propose l'organisation d'ateliers adaptés et personnalisés aux besoins des personnes. Des ateliers qui peuvent être organisés en individuel, au domicile de la personne, ou en collectif. Exemples trouvés : une visite à un proche en maison de retraite, un après-midi de pêche entre amis, etc.

Action 6 : jardin partagé

Porté par une association, le jardin partagé est entretenu par des volontaires. Des écoliers disposent de carrés spécifiques qu'ils viennent cultiver dans le cadre de leurs activités scolaires. Conçu comme un lieu d'échanges et de savoirs où chacun peut apporter son aide et ses idées. Des fêtes et des spectacles sont organisés dans le jardin

La participation à ce type d'action pourrait-elle vous intéresser ?

Dans quelle(s) condition(s) ?

- Un lieu / une association que vous connaissez déjà Un lien privilégié avec un bénévole ?
- Comment et par quel intermédiaire seriez-vous susceptible de participer à une action de ce type ?
- A quelle distance de chez vous ? A combien de temps de chez vous ?
- L'animation / l'atelier pourrait être organisée chez vous ?
- Conditions particulières pour le déplacement ? (mode de transport spécifique ? nécessité d'être accompagné « de porte à porte », des sorties possibles uniquement en journée ?, etc.)
- Fréquence (idée d'une occasion unique ou la possibilité d'y participer selon vos disponibilités, sur du plus long terme ?)
- Avez-vous déjà pensé à des actions / activités qui vous intéresseraient ? Des besoins non couverts ?