



# MOBILITÉS ET INSERTION PROFESSIONNELLE

Pays de Brocéliande-QPV de Maurepas

OCTOBRE 2019



# SOMMAIRE

## INTRODUCTION

### Emplois dispersés et capacités de mobilité

- 06** Des difficultés de recrutement sur des postes peu qualifiés
- 07** Des emplois peu qualifiés plus dispersés
- 08** L'équipement en voiture des ménages : des différenciations sociales et territoriales

### Supports et contraintes de mobilité territorialement différenciés

- 12** Un public en insertion majoritairement non-détenteur du permis de conduire
- 13** Des modes de déplacements variables selon les configurations familiales
- 14** Se déplacer pour aller au travail : plus de temps à Maurepas, plus de kilomètres à Brocéliande
- 15** Des mobilités différenciées selon la PCS : des ouvriers rennais contraints d'effectuer de plus longs déplacements
- 15** À Maurepas, un périmètre de recherche d'emploi souvent restreint à la desserte STAR
- 16** Sur le Pays de Brocéliande, une gamme variée de ressources mobilisées pour se déplacer
- 17** Des capacités de mobilité différenciées chez les jeunes accompagnés par We Ker

### Faciliter les déplacements pendulaires des moins mobiles

- 18** La voiture sans permis : une fausse bonne idée ?
- 18** La location de véhicules : retour des professionnels et des publics accompagnés
- 19** Les difficultés de recrutement : la mobilité, un facteur explicatif parmi d'autres
- 20** Permis et voiture, des critères de sélection à l'embauche
- 20** Faciliter l'accessibilité des lieux de production : des initiatives encore limitées en entreprises

## CONCLUSION

*Sur le département d'Ille-et-Vilaine, les emplois peu qualifiés sont plus dispersés que les autres alors qu'une part importante des publics en insertion, souvent faiblement qualifiés, ne détient ni permis ni voiture. Dans ces conditions, certains déplacements vers l'emploi sont problématiques. Si une part croissante des habitants de Rennes et de la métropole s'appuient sur le réseau de transports en commun, les habitants du Pays de Brocéliande mobilisent une gamme plus variée de ressources pour opérer des déplacements de plus longue distance. Bien que les freins à la mobilité accentuent certaines difficultés de recrutement sur des postes peu qualifiés, ils ne constituent pas le seul facteur explicatif de ce phénomène qui touche les entreprises. En effet, l'engagement de celles-ci dans la facilitation des déplacements de leurs salariés reste encore limité.*

# INTRODUCTION

En 2016, près d'un Français sur 5 déclarait avoir déjà renoncé à un entretien d'embauche ou à se rendre dans une structure d'aide à la recherche d'emploi pour des raisons de mobilité. Et presque un Français sur quatre avait déjà refusé un travail ou une formation faute de pouvoir s'y rendre. Ces proportions atteignent presque 50 % chez les 18-24 ans et les ménages percevant un revenu mensuel inférieur à 1000€<sup>1</sup>. Dans la société actuelle où le déplacement est devenu banal, la mobilité s'est instituée en tant que norme. Cependant, les capacités à se déplacer demeurent socialement différenciées. Dans ce cadre, les obstacles à l'accès aux services publics et à l'insertion professionnelle peuvent générer, entretenir ou accentuer les inégalités sociales.

Les récents travaux du Laboratoire de la mobilité inclusive montraient que les personnes non-équipées d'une voiture apparaissaient comme un des publics les plus contraints pour accéder aux services du quotidien<sup>2</sup>. En matière d'emploi, sur l'aire d'enquête de l'Enquête Ménages et Déplacement (EMD) 2018<sup>3</sup>, plus de trois quarts des déplacements liés au travail se faisaient grâce à un véhicule motorisé.

## Mode utilisé pour les déplacements liés au travail selon le lieu de résidence

Le moyen de locomotion utilisé pour se rendre sur son lieu de travail est cependant territorialement différencié : les Rennais marchent davantage (18 %) et prennent plus les transports en commun (22,6 %) que les autres Bretonnais. La dépendance automobile reste très marquée en dehors de la métropole où l'accès aux ressources nécessite d'être mobile sur de plus longues distances. La localisation résidentielle constitue ainsi un facteur de disparités en matière de mobilité.

<sup>1</sup> Laboratoire de la mobilité inclusive, « Mobilité et emploi », 2016.

<sup>2</sup> Laboratoire de la mobilité inclusive, « La mobilité et l'accès aux services de la vie quotidienne », 2018.

<sup>3</sup> L'Enquête Ménages et Déplacements s'est déroulée de janvier 2018 à avril 2018, sur le département d'Ille-et-Vilaine élargi à quelques communes limitrophes du Morbihan et des Côtes d'Armor qui génèrent des déplacements en lien avec l'Ille-et-Vilaine (392 communes). L'ensemble du territoire sur lequel l'étude a été menée est dénommé ci-après « l'aire d'enquête » ; la « couronne de l'aire d'enquête » correspondant à l'aire d'enquête hors Rennes Métropole.

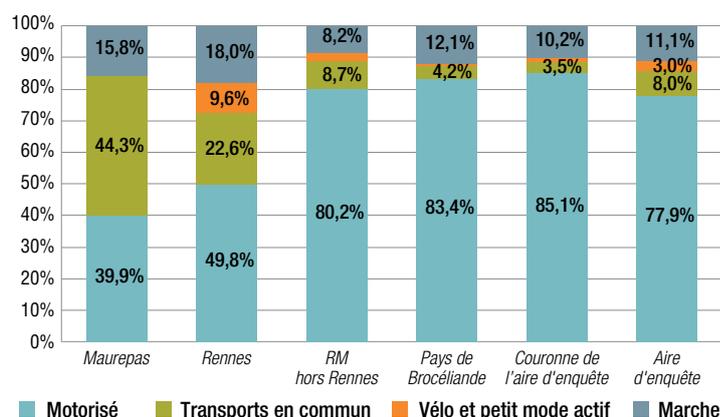


© Didier Gouray - Rennes, ville et métropole

## Identifier les difficultés et besoins de mobilité des publics en insertion

Avec pour objectif d'identifier les freins à la mobilité vers l'emploi des jeunes accompagnés par We Ker (fusion de la Mission locale et de la Maison de l'emploi, de l'insertion et de la formation professionnelle du bassin d'emploi de Rennes) ainsi que des allocataires du RSA, une enquête a été menée auprès des professionnels de l'insertion et des publics concernés. Afin de prendre en compte la diversité des réalités vécues en Ille-et-Vilaine en matière de mobilité, deux territoires sélectionnés par We Ker ont fait l'objet de travaux approfondis : le quartier prioritaire de la ville (QPV) de Maurepas à Rennes et le Pays de Brocéliande (composé de trois EPCI : CC Montfort Communauté, CC Saint-Méen-Montauban Communauté et CC de Brocéliande). Le premier se caractérise par sa localisation au cœur de la métropole rennaise (où se concentrent populations, services, emplois, nœuds de communication) mais également par la pauvreté et la jeunesse de sa population. Le second est marqué, lui, par une dispersion des activités et des populations plus importantes et un maillage en transports en commun moins dense.

MODE UTILISÉ POUR LES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE



Source : EMD 2018 - Traitement AUDIAR.



© Didier Gouray - Rennes, ville et métropole.

## MÉTHODOLOGIE

Les travaux ont consisté d'une part à analyser les freins à la mobilité et les usages des personnes en situation d'insertion. Pour ce faire, ont été mobilisés des acteurs de l'insertion professionnelle (We Ker Maurepas, We Ker Montfort-sur-Meu, Point Accueil Emploi de Montfort-sur-Meu, Eureka Emplois Services, CDAS du Pays de Brocéliande) ainsi que des personnes accompagnées par We Ker ou dans le cadre du RSA (12 témoignages ont été recueillis sur le territoire du Pays de Brocéliande, 10 sur Maurepas). D'autre part, des entretiens avec des entreprises du bassin d'emploi rennais (8) ou des associations représentantes (4)\* ont permis d'identifier les difficultés de recrutement auxquelles elles pouvaient faire face et prendre connaissance des initiatives prises pour y répondre.

\* En se basant sur les résultats des enquêtes BMO de Pôle Emploi, les entreprises ou fédérations mobilisées étaient positionnées sur des activités agricoles, industrielles, logistiques, de grande distribution et de propreté.

# Emplois dispersés et capacités de mobilité

D'un côté, certains secteurs d'activité en Ille-et-Vilaine sont concernés par des difficultés de recrutement, notamment sur des emplois peu qualifiés. De l'autre, une part de la population active sans emploi, souvent peu diplômée, cherche à obtenir ce type de contrats. Ce paradoxe apparent a nourri des travaux de recherche à partir des années 1960 qui soulignent la déconnexion spatiale entre les quartiers résidentiels des populations défavorisées (concentrés dans le centre des villes) et la localisation des emplois peu qualifiés (déconcentrés autour des villes ou en zones rurales). L'hypothèse du « mauvais appariement spatial »<sup>1</sup> qui en résulte a été testée dans une première analyse. Ses résultats sont présentés ci-après.

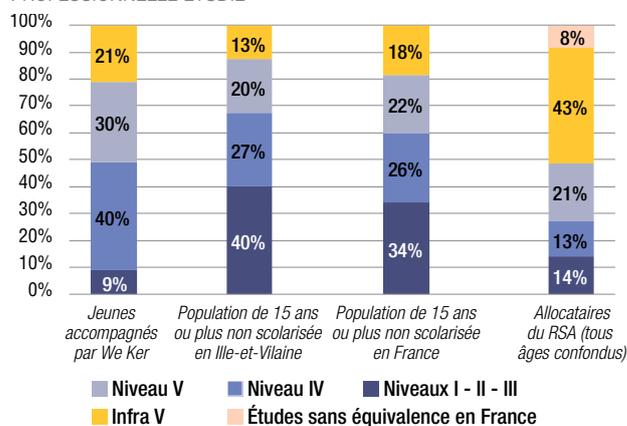
<sup>1</sup> Dans ses travaux d'économie, John F. Kain, en 1968, est le premier à parler de « mauvais appariement spatial » : Kain, J., « Housing Segregation, negro employment, and metropolitan decentralization », *Quarterly Journal of Economics*, 82, 1968, pp. 175-197. Pour un retour plus contemporain sur cette théorie, voir Gobillan, L. et al., « The Mechanisms of Spatial Mismatch », *Urban studies*, vol. 44, 12, 2007, pp. 2401-2427.

<sup>2</sup> Les chiffres exploités concernent les 7 000 allocataires du RSA suivis par le CCAS de Rennes et sont tirés d'une étude menée en 2017 : « Étude des publics. Allocataires du RSA à Rennes en 2017 ». L'enquête ayant été menée à l'échelle du CCAS, ces chiffres ne sont pas disponibles à l'échelle du bassin d'emploi ou du département.

## DES DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENT SUR DES POSTES PEU QUALIFIÉS

D'un niveau de qualification plutôt faible, les jeunes accompagnés par We Ker et les allocataires RSA rennais recherchent principalement des emplois peu qualifiés. La majorité des personnes rencontrées orientait ses recherches vers les secteurs de la propreté, de l'industrie, de l'aide à la personne ou de la

NIVEAU DE QUALIFICATION DU PUBLIC EN INSERTION PROFESSIONNELLE ÉTUDIÉ



43% des allocataires RSA rennais ont un niveau de qualification infra V.

## DÉFINITION DES NIVEAUX DE QUALIFICATION

- Niveaux VI et V bis (Infra V) : sorties en cours de 1<sup>er</sup> cycle de l'enseignement secondaire (6<sup>e</sup> à 3<sup>e</sup>) ou abandon en cours de CAP ou BEP avant l'année terminale.
- Niveau V : sorties après l'année terminale de CAP ou BEP ou sorties de second cycle général et technologique avant l'année terminale (seconde ou première).
- Niveau IV : sorties des classes de terminale de l'enseignement secondaire (avec ou sans le baccalauréat). Abandon des études supérieures sans diplôme.
- Niveau III : sorties avec un diplôme de niveau Bac +2 ans (DUT, BTS, DEUG, écoles des formations sanitaires ou sociales, etc.).
- Niveaux II et I : sorties avec un diplôme de niveau supérieur à Bac +2 ans (licence, maîtrise, master, DEA, DESS, doctorat, diplôme de grande école).

Source : INSEE.

Source : We Ker, CCAS de Rennes<sup>2</sup> et INSEE, RP 2015.

© Didier Gouray - Rennes, ville et métropole.

logistique (postes majoritairement affiliés à la catégorie socio-professionnelle « ouvriers »).

Toutefois, les trois dernières enquêtes BMO de Pôle Emploi<sup>1</sup> révèlent des tensions en matière de recrutement dans ces secteurs : les postes « d'agents d'entretien de locaux », « d'employés libre-service », « d'aides à domicile, aides ménagères, travailleuses familiales », « d'ouvriers non qualifiés des industries agroalimentaires » et « d'ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires » font systématiquement partie des 15 postes faisant l'objet du plus grand nombre de projets de recrutement par les entreprises de la zone d'emploi de Rennes. Le secteur de l'agriculture n'échappe pas à ce phénomène : le poste de « maraîchers, horticulteurs salariés » fait l'objet d'une part importante de projets de recrutement jugés difficiles. Et les projets de recrutement, pour plus d'un tiers d'entre eux (40 %), sont jugés délicats, au même titre que sur des postes d'ingénieurs informatiques, de professionnels de l'animation socioculturelle, de conducteurs routiers ou de bouchers où se posent des problèmes de qualification ou de formation.

Ainsi, paradoxalement, certaines entreprises rencontrent des difficultés de recrutement sur des postes recherchés par des personnes en situation d'insertion. Les travaux conduits visaient à identifier les raisons susceptibles d'expliquer ce paradoxe apparent.

1 Enquête « Besoin de main d'œuvre » de Pôle Emploi 2016, 2017 et 2018

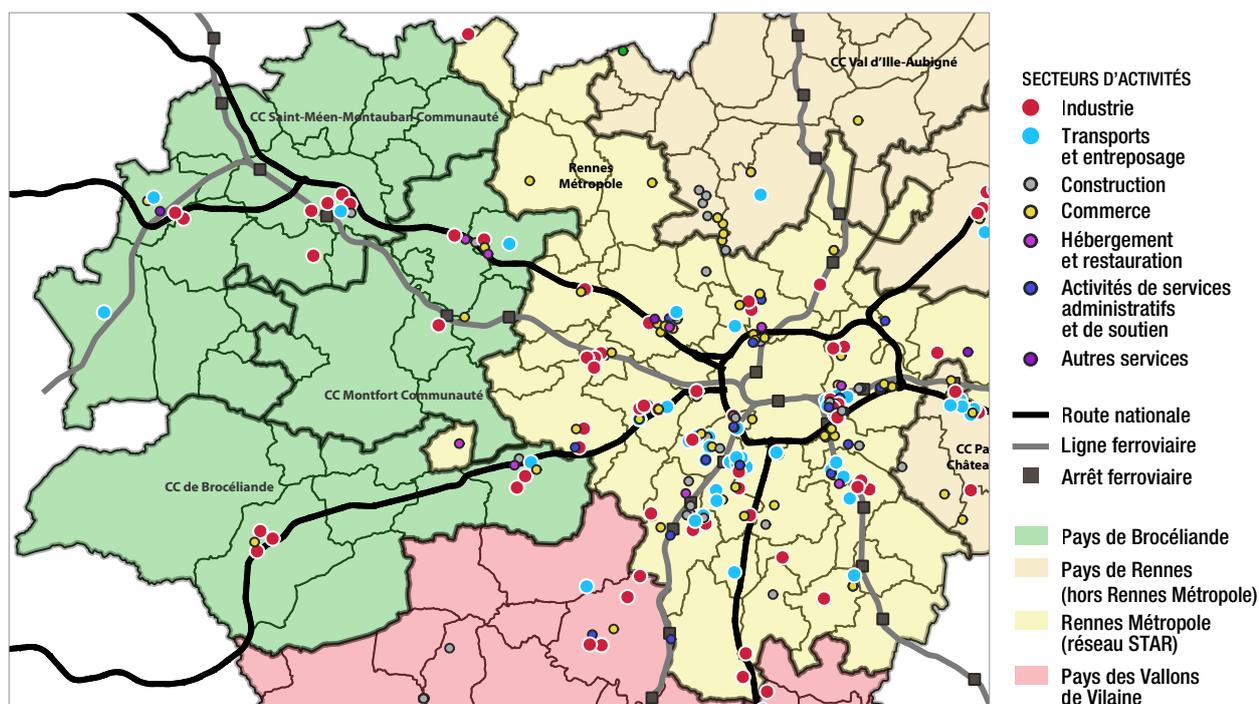
## DES EMPLOIS PEU QUALIFIÉS PLUS DISPERSÉS

Un nombre important d'entreprises du secteur de l'industrie, de la logistique et de la construction sont localisées en dehors de la métropole rennaise. Pour diverses raisons (besoin d'espace, prix du foncier, usage croissant de l'automobile, etc.), certaines activités sont situées dans des espaces bénéficiant d'une bonne accessibilité routière mais où la desserte en transports en commun est mal assurée voire pas du tout. À l'ouest de Rennes, des établissements principalement industriels et logistiques se sont installés le long des axes routiers (RN12 et RN24).

En 2014, sur la zone d'emploi de Rennes, plus des deux tiers (69,5 %) des emplois peu ou pas qualifiés<sup>2</sup> se situaient dans les secteurs de l'industrie, de la construction, du commerce, du transport et de l'entreposage, des activités de services administratifs et de soutien et de l'hébergement médico-social et social et action sociale sans hébergement. Pour ce dernier secteur, les emplois concernés sont principalement ceux d'agents d'entretien et d'aides à domicile et d'aides ménagères. Le lieu de travail effectif des salariés engagés dans ce type d'activités correspond à un ou plusieurs domiciles. À ce titre, il est difficilement identifiable et ne sera pas cartographié par la suite.

2 Les emplois peu ou pas qualifiés, sur la base des familles professionnelles, correspondent ici aux emplois d'ouvriers non qualifiés, d'employés de maison, d'aides à domicile et aides ménagères et d'agents d'entretien. Source : Insee, RP 2014.

### LOCALISATION DES ÉTABLISSEMENTS EMPLOYANT PLUS DE 50 SALARIÉS<sup>3</sup> (HORS RENNES)



3 Afin d'assurer la lisibilité de la carte et se concentrer sur les entreprises étudiées, ne figurent sur cette carte que les entreprises de plus de 50 salariés des secteurs d'activité suivants susceptibles de faire appel à un plus grand nombre de métiers moins qualifiés : « Industrie », « Commerce », « Transports et entreposage », « Construction », « Hébergement et restauration », « Activités de services administratifs et de soutien », « Autres services ».

## RÉPARTITION DES EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL EN ILLE-ET-VILAINE PAR CSP

Zone	Agriculteurs exploitants	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Total
<b>Ille-et-Vilaine hors RM</b>	88,6 %	60,1 %	26,3 %	40,7 %	47,1 %	60,1 %	46,4 %
<b>Rennes Métropole</b>	11,4 %	39,9 %	73,7 %	59,3 %	52,9 %	39,9 %	53,6 %
<b>RM hors Rennes</b>	10,0 %	19,8 %	28,8 %	25,0 %	20,7 %	23,6 %	23,6 %
<b>Rennes</b>	1,5 %	20,1 %	44,8 %	34,2 %	32,2 %	16,3 %	30,0 %

En Ille-et-Vilaine, l'emploi se concentre principalement sur la commune de Rennes (30 %). C'est particulièrement le cas pour les emplois de cadres et professions intellectuelles supérieures (44,8 %), de professions intermédiaires (34,2 %) et d'employés (32,2 %). Logiquement, le degré de concentration des emplois d'agriculteurs exploitants (1,5 %) sur la commune de Rennes est très faible, et relativement peu élevé au sein de Rennes Métropole (11,4 % alors que le territoire concentre 53,6 % des emplois départementaux). À l'échelle de la métropole, la concentration est aussi relativement moins élevée pour les emplois d'ouvriers (39,9 %) et d'artisans, commerçants et chefs d'entreprise (39,9 %).

Plus dispersés géographiquement que la moyenne des emplois, les postes d'ouvriers sont susceptibles de générer pour les personnes qui les occupent des déplacements parfois de longue distance.

### « NETTOYER NECESSITE DE TOUJOURS POUVOIR SE DÉPLACER »

Dans le secteur de la propreté, si les sièges des entreprises locales se situent principalement dans le cœur de métropole, les salariés travaillent sur presque tout le département. Le nettoyage s'effectue souvent en dehors des horaires de bureaux (tôt le matin et en soirée). Les déplacements entre les différents sites de travail, lorsqu'ils se situent hors de Rennes Métropole, requièrent la détention du permis de conduire et d'un véhicule personnel. S'ils se trouvent au sein de la métropole, ils nécessitent de bien connaître et de savoir utiliser le réseau de transports en commun, et de parfois « faire le dernier kilomètre » en marchant.

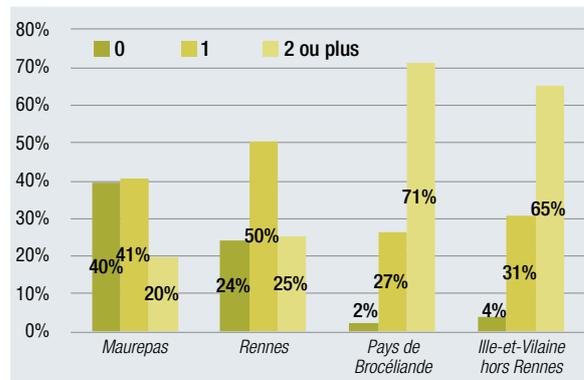


## L'ÉQUIPEMENT EN VOITURE DES MÉNAGES : DES DIFFÉRENCIATIONS SOCIALES ET TERRITORIALES

### Des Rennais moins motorisés que le reste des Breilliens

En 2015, 8 % des Breilliens âgés de 15 à 64 ans, soit 54 958 personnes, appartenaient à un ménage ne possédant aucune voiture. Si ne pas posséder de voiture peut aujourd'hui relever d'un choix délibéré, notamment pour certains ménages soucieux de faire évoluer leurs modes de vie (déplacements, consommation), ce phénomène constitue une contrainte majeure en matière de mobilité pour de nombreux individus.

NOMBRE DE VOITURE DU MÉNAGE D'APPARTENANCE SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE



Selon les territoires de résidence, l'équipement des ménages en automobile est différencié. Ainsi, à Maurepas, la proportion d'individus (40 %) faisant partie d'un ménage ne possédant pas de voiture est plus élevée que les moyennes rennaise (24 %) ou breillienne (8 %). À Brocéliande, elle est particulièrement faible, puisque cette situation ne concerne que 2 % des individus âgés de 15 à 64 ans. Ensuite, les individus appartenant à un ménage possédant une seule voiture sont plus nombreux à Rennes (50 %) et à Maurepas (41 %) que dans le reste du département (31 % en Ille-et-Vilaine et 27 % à Brocéliande). À l'inverse, le taux d'individus ayant, dans son ménage, deux véhicules ou plus à sa disposition, est largement plus élevée hors de Rennes (71 % à Brocéliande et 65 % dans le reste du département contre 25 % en moyenne à Rennes et 20 % à Maurepas).



La comparaison de l'équipement en voiture des ménages résidant sur nos deux territoires d'étude révèle des écarts très marqués : si les individus de Maurepas sont en moyenne moins équipés que les Rennais, les résidents du Pays de Brocéliande font, eux, partie de ménages possédant plus de voitures que dans le reste du département. L'équipement en automobile des ménages est dépendant de la localisation résidentielle. Elle conditionne la facilité d'accès aux transports en commun et la nature des déplacements quotidiens. L'écart de 38 points avec Maurepas quant à la proportion d'habitants n'ayant pas directement accès à une voiture au sein de leur ménage est à ce titre révélateur. Une part du phénomène peut s'expliquer par la qualité de la desserte des transports en commun : deux lignes de bus du réseau STAR, avec des passages réguliers, traversent le quartier de Maurepas, et à terme, celui-ci accueillera deux des stations de la deuxième ligne de métro (horizon 2020) ; la desserte en transports en commun est moins dense sur le Pays de Brocéliande, et la dépendance automobile plus marquée.

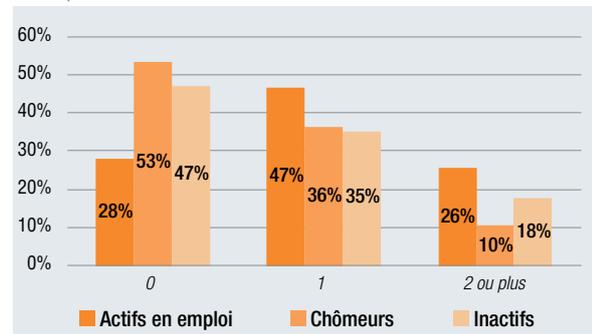
### Des actifs en emploi plus motorisés

Sur l'ensemble des territoires étudiés, les actifs en emploi ont une propension plus importante à appartenir à des ménages possédant une ou plusieurs voitures. À l'inverse, les chômeurs se démarquent. Ils sont proportionnellement plus nombreux à ne pas avoir directement accès à une voiture.

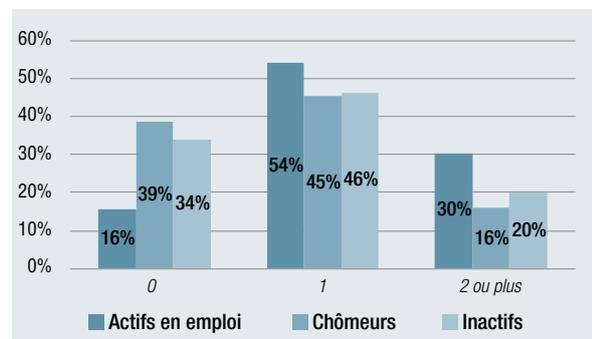
Ces tendances générales ne gommant pas les disparités territoriales : si 53% des chômeurs habitant Maurepas n'ont pas de voiture au sein de leur ménage, ils ne sont que 8% sur le

NOMBRE DE VOITURE DU MÉNAGE D'APPARTENANCE SELON LE TYPE D'ACTIVITÉ

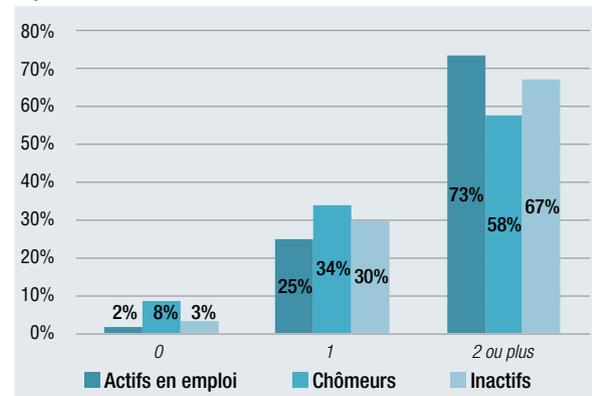
#### Maurepas



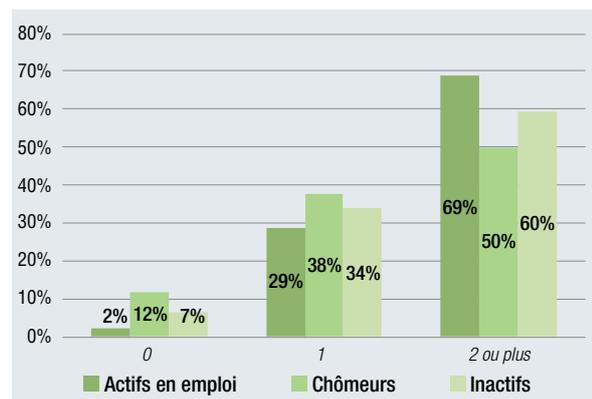
#### Rennes



#### Pays de Brocéliande



#### Ille-et-Vilaine hors Rennes



## LA DÉTENTION D'UNE VOITURE, UNE CONDITION NÉCESSAIRE MAIS INSUFFISANTE POUR SE DÉPLACER

S'intéresser aux individus appartenant à des ménages non-équipés de voitures nous renseigne sur les contraintes de mobilité que ceux-ci peuvent rencontrer. Cependant, les professionnels de l'insertion rencontrés au cours de l'étude ont à plusieurs reprises rappelé que l'ensemble des obstacles à la mobilité n'étaient pas levés par la détention du permis de conduire et d'une voiture personnelle. Plusieurs raisons peuvent être identifiées :

- le coût de l'entretien et/ou de la réparation du véhicule : nombreuses sont les personnes accompagnées qui n'ont pas les moyens d'entretenir ou de faire les réparations nécessaires au bon fonctionnement de leur véhicule. Dès lors, celui-ci peut rester immobilisé.
- le coût du carburant : le budget des personnes accompagnées est généralement limité, et le nombre de déplacements pouvant être réalisés également. Les professionnels du CDAS du Pays de Brocéliande ont signalé que des « bons d'essence » étaient délivrés de manière croissante aux allocataires du RSA.
- le coût de l'assurance : certains conducteurs ne sont pas en mesure de renouveler leur contrat d'assurance automobile. Les témoignages recueillis font état de personnes roulant sans assurance, l'usage de leur automobile étant le seul moyen à leur disposition pour se déplacer et avoir accès aux services recherchés.

Pays de Brocéliande. Bien que ce dernier taux puisse paraître faible, la situation des chômeurs sur le Pays de Brocéliande est d'autant plus compliquée qu'ils ne peuvent pas toujours s'appuyer sur les transports en commun pour leur recherche d'emploi et leurs déplacements quotidiens. La différence soulignée se retrouve entre Rennes (39%) et le reste du département (12%).

Les actifs appartenant à des ménages ne possédant qu'une seule voiture sont plus nombreux à Maurepas (47%) que sur le Pays de Brocéliande où près de trois quarts d'entre eux (73%) font partie d'un ménage possédant 2 voitures ou plus.

Si l'équipement en voiture des ménages s'explique en partie par la localisation résidentielle, il est aussi conditionné par l'activité des individus. Celle-ci, génératrice de déplacements et source de revenus, détermine leurs capacités à acheter et utiliser une ou plusieurs voiture(s) pour leurs déplacements quotidiens.

### Partager une voiture avec son conjoint : un potentiel frein à l'insertion

Si vivre dans un ménage non-équipé d'une voiture peut apparaître comme un frein à l'insertion professionnelle, d'autres situations peuvent également être problématiques vis-à-vis de l'emploi. En effet, rechercher un emploi tout en appartenant à un ménage au sein duquel la ou les voiture(s) est/sont déjà utilisée(s) par des actifs peut également constituer une contrainte. Les individus composant le ménage concerné sont susceptibles d'être amenés à effectuer un arbitrage quant à l'utilisation du ou des véhicule(s) disponible(s)<sup>1</sup>. Selon les chiffres du recensement de l'INSEE, en 2015, ces différentes situations concernaient 7 546 actifs bretonnais, dont 2 362 Rennais et 364 habitants du Pays de Brocéliande. La majorité de ces personnes étaient plutôt jeunes (62,1% avaient moins de 30 ans) et étaient majoritairement des femmes (55,5%).

<sup>1</sup> Cette situation concerne les chômeurs appartenant à une famille composée d'un couple où un seul homme ou une seule femme a le statut « d'actif ayant un emploi » ainsi que les chômeurs appartenant à une famille principale composée d'un couple de deux « actifs ayant un emploi ». Le second schéma concerne principalement les jeunes actifs habitant toujours avec leurs parents.



© Julien Mignot - Rennes: ville et métropole.

# Supports et contraintes d'accessibilité territorialement différenciées

## UN PUBLIC EN INSERTION MAJORITAIREMENT NON-DÉTENTEUR DU PERMIS DE CONDUIRE

L'étude de l'équipement des ménages en voiture n'est pas suffisante pour comprendre les enjeux que peuvent soulever les déplacements liés au travail. En effet, l'usage de ce type de véhicule motorisé est conditionné à l'obtention d'examens certifiant l'aptitude des individus à conduire : le code de la route et le permis de conduire. En la matière, selon les résultats de l'EMD, les Rennais (70 %) comme les habitants de la couronne métropolitaine (73,6 %) ou de l'ensemble du département hors Rennes Métropole (71,8 %) sont majoritairement titulaires du « papier rose ».

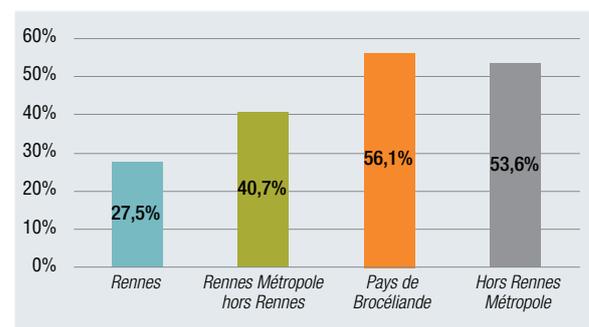
Parmi l'ensemble de la population, la détention du permis de conduire est relativement homogène selon le lieu de résidence : l'écart entre Rennes et le Pays de Brocéliande est seulement de 3,6 points malgré des caractéristiques territoriales (densité, accès aux transports en commun, etc.) très différentes. Cependant, au regard des données récoltées par We Ker sur les jeunes que la structure accompagne<sup>1</sup>, des écarts plus importants se font jour entre d'une part les Rennais, et d'autre part les habitants de la couronne métropolitaine et de l'ensemble du bassin d'emploi. 27,5 % des jeunes rennais accompagnés par la structure sont détenteurs du permis, contre 40,7 % des habitants de Rennes Métropole hors Rennes et 53,6 % des habitants du bassin d'emploi hors Rennes Métropole.

Le Pays de Brocéliande se démarque par une proportion de détenteurs du permis de conduire (56,1 %) supérieure à la moyenne des territoires hors Rennes Métropole. Précisons

<sup>1</sup> Les jeunes accompagnés par We Ker sont âgés de 16 à 25 ans, et l'âge légal pour l'obtention du permis est fixé à 18 ans, il est dès lors normal que le taux de détention du permis soit moins élevé chez le public étudié. La position dans le cycle de vie influence également le niveau de ressources accumulées : certains jeunes ne peuvent pas toujours assumer le coût de l'obtention du code de la route et du permis de conduire.

que la majorité des jeunes accompagnés (54,3 %) par We Ker vivent à Rennes. Ainsi, sur l'ensemble des jeunes accompagnés sur le bassin d'emploi rennais, seulement un peu plus du tiers du public accompagné (35,9 %) détient le permis de conduire.

PROPORTION DE JEUNES ACCOMPAGNÉS PAR WE KER DÉTENTEURS DU PERMIS SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE



À la lecture de ces chiffres, les variations territoriales semblent très nettes. D'un côté, la dépendance accrue à l'automobile dans certains territoires inciterait les jeunes, en voie d'autonomisation vis-à-vis de leurs parents, à obtenir rapidement leur permis de conduire. De l'autre, les jeunes résidant en ville pourraient plus facilement s'appuyer sur le réseau de transports en commun pour se déplacer et reporteraient dans le temps l'obtention de leurs permis de conduire. Cependant, il faut se garder d'une telle lecture exclusivement géographique. En effet, l'obtention du permis engage également les capacités qu'ont les individus à mobiliser les ressources (financières, cognitives, physiques) exigées au moment de l'examen (voir encadré ci-contre).

# e mobilité ciés

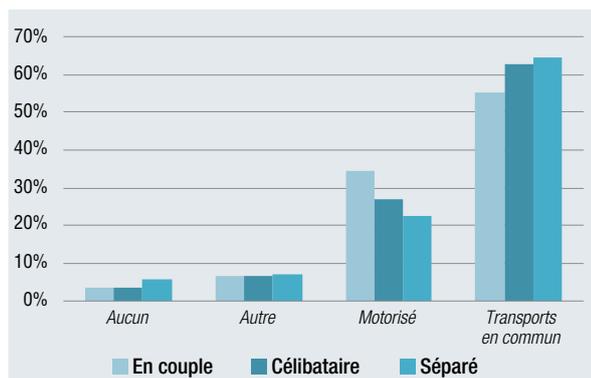


© Didier Couray - Rennes, ville et métropole

## DES MODES DE DÉPLACEMENTS VARIABLES SELON LES CONFIGURATIONS FAMILIALES

Chez le public accompagné par We Ker, le moyen de locomotion utilisé est variable selon la configuration familiale dans laquelle se trouve l'individu. Les personnes en couple (mariage, pacs, vie maritale) sont plus nombreuses (34,5 %) à utiliser des véhicules motorisés que les personnes célibataires (26,9 %) et les personnes divorcées, séparées ou veuves (22,5 %). La propension à s'appuyer sur les transports en commun est quant à elle presque proportionnellement inverse.

MOYEN DE LOCOMOTION DÉCLARÉ SELON LA CONFIGURATION FAMILIALE



Bien que les Rennais aient une propension plus importante à s'appuyer sur les transports en commun, les déplacements motorisés restent proportionnellement plus nombreux chez les personnes vivant en couple sur l'ensemble du territoire étudié. Dans des cas qui restent minoritaires, la mise en commun de ressources individuelles peut permettre de développer une mobilité indépendante du réseau de transports collectifs.

## L'OBTENTION DU CODE DE LA ROUTE ET DU PERMIS RESTE UN OBSTACLE MAJEUR À LA MOBILITÉ

Il est à noter que presque deux tiers (62,1%) des jeunes accompagnés par We Ker habitant Rennes n'ont pas le permis. Parmi les allocataires du RSA rennais en 2017, seuls 20 % disaient se déplacer en voiture (contre 76 % en transport en commun). Les entretiens effectués auprès des personnes en insertion confirment que l'obtention du code de la route et du permis de conduire constitue un frein important à leur autonomisation en matière de déplacements, et ce pour plusieurs raisons :

- **le coût économique** : le prix à payer reste élevé pour des ménages aux maigres budgets ;
- **de multiples barrières physiques et cognitives** :
  - > se réinsérer dans une dynamique d'apprentissage, pour des personnes précocement décrochées du système scolaire peut s'avérer chaotique ;
  - > certains témoignages recueillis à Maurepas soulignent la difficulté de compréhension des consignes et questions du code de la route ; ces difficultés peuvent parfois être accrues par une maîtrise partielle de l'usage de la langue française ;
  - > d'autres, parfois souffrant de problèmes de santé, évoquent des difficultés pour maîtriser la gestuelle nécessaire à la conduite d'un véhicule et la multiplication des heures de conduite renchérissant d'autant le coût de leur permis ;
  - > en raison de difficultés constatées à l'apprentissage de la conduite, certains ne parviennent qu'à obtenir un « permis boîte automatique » ne leur permettant pas d'utiliser un véhicule équipé d'une boîte manuelle.

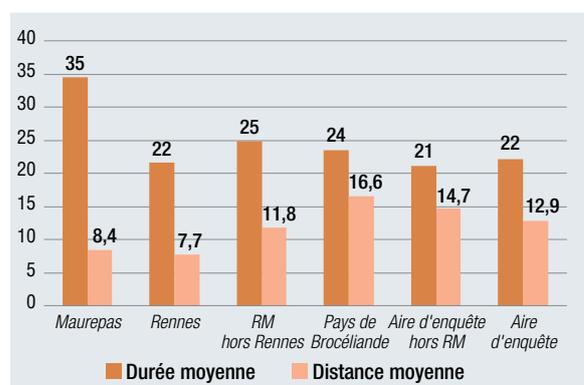
## SE DÉPLACER POUR ALLER AU TRAVAIL : PLUS DE TEMPS À MAUREPAS, PLUS DE KILOMÈTRES À BROCÉLIANDE

Sur l'aire d'enquête, la durée moyenne des déplacements liés au travail est de 22 minutes. Les temps de trajet sont plus longs pour les habitants de Rennes Métropole hors Rennes (25 minutes) et les habitants du Pays de Brocéliande (24 min.). D'après l'EMD, si la durée moyenne des déplacements liés au travail des Rennais (22 minutes) correspond à la moyenne départementale, celle-ci cache des disparités entre les différents quartiers de la ville. Les habitants de Maurepas se démarquent nettement de l'ensemble des Rennais par un temps de trajet moyen de 36 min, bien plus élevé que les moyennes des autres quartiers de la ville. Bien que la distance moyenne parcourue par les résidents de Maurepas pour un déplacement lié au travail ne soit pas beaucoup plus élevée que la distance moyenne des résidents Rennais, sa durée l'est de façon significative. Ce différentiel peut s'expliquer par le mode de transport utilisé. Les résidents de Maurepas utilisent davantage les transports en commun pour leurs déplacements liés au travail (44 %) que l'ensemble des Rennais (23 % en moyenne). Or, les trajets en transport en commun sont effectués à une vitesse moyenne moins élevée qu'en voiture et occasionnent des ruptures de charge (temps d'attente si changements à opérer).



Sur l'aire d'enquête, la distance parcourue au cours des déplacements liés au travail est en moyenne de 12,9 km. Les Rennais se déplacent sur de plus courtes distances (7,7 km en moyenne) que les autres métropolitains (11,8) et les habitants de l'Ille-et-Vilaine hors Rennes Métropole (14,7). Les habitants du Pays de Brocéliande se démarquent ici par des distances parcourues supérieures à la moyenne des résidents hors Rennes Métropole. Si des distances parcourues plus élevées n'impliquent pas toujours un temps de trajet plus long, elles nécessitent plus souvent l'utilisation d'un véhicule motorisé et engagent des coûts (carburant, usure du véhicule) plus importants.

DURÉE ET DISTANCE MOYENNES DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE

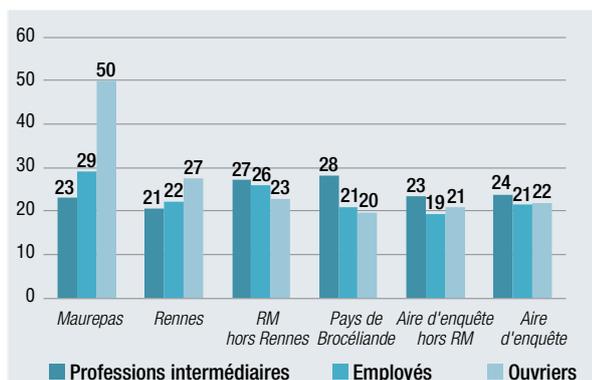


Les caractéristiques des déplacements liés au travail se différencient en fonction des lieux de résidence, mais également selon la profession et catégorie socio-professionnelle des individus. Ainsi, en moyenne, les ouvriers Rennais font des trajets plus longs (27 minutes) que leurs homologues employés (22) et professions intermédiaires (21). Le différentiel est particulièrement important à l'échelle du quartier de Maurepas où les déplacements liés au travail des ouvriers durent en moyenne 50 minutes (contre 29 minutes pour les employés et 22 minutes pour les professions intermédiaires).

À l'inverse, sur les territoires de Rennes Métropole hors Rennes et de l'aire d'enquête hors Rennes Métropole, ce sont plutôt les professions intermédiaires qui font les trajets les plus longs en termes de temps. Sur le territoire du Pays de Brocéliande, la différence est nette : les déplacements liés au travail des professions intermédiaires durent en moyenne 28 minutes, contre 21 minutes pour les employés et 20 minutes pour les ouvriers.

## DES MOBILITÉS DIFFÉRENCIÉES SELON LA PCS : DES OUVRIERS RENNAIS CONTRAINTS D'EFFECTUER DE PLUS LONGS DÉPLACEMENTS

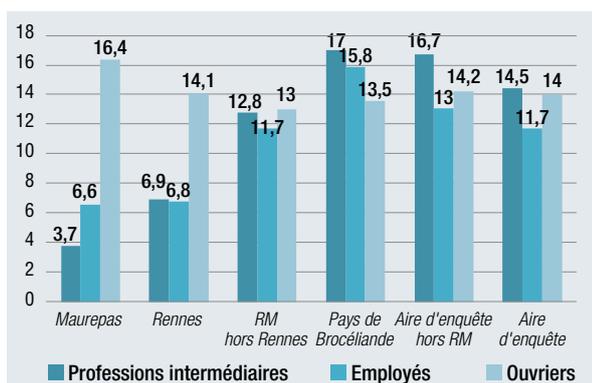
DISTANCE MOYENNE DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL SELON LA PCS<sup>1</sup> ET LE LIEU DE RÉSIDENCE



En matière de distance, les ouvriers rennais font presque le double de kilomètres (14,1) que les employés (6,8) et professions intermédiaires (6,9) rennais. Ce constat est une nouvelle fois encore plus marqué à Maurepas où les ouvriers parcourent en moyenne 16,4 km.

Sur l'aire d'enquête hors Rennes Métropole, les différences entre PCS sont moins marquées, mais ce sont les professions intermédiaires qui parcourent en moyenne le plus de distance (16,7 km, contre 14,2 pour les ouvriers et 13 pour les employés).

DURÉE MOYENNE DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL SELON LA PCS ET LE LIEU DE RÉSIDENCE



<sup>1</sup> Seules les professions et catégories socio-professionnelles (PCS) « Professions intermédiaires », « Employés » et « Ouvriers » sont prises en compte ici. Le nombre d'agriculteurs exploitants, d'artisans, commerçants et chefs d'entreprise ainsi que de cadres et professions intellectuelles supérieures interrogées dans le cadre de l'enquête sur le territoire de Maurepas n'était pas statistiquement significatif.



© Didier Gouray - Rennes, ville et métropole.

En moyenne, les ouvriers rennais consacrent davantage de temps et parcourent plus de distances que le reste des Rennais lors de leurs déplacements liés au travail. Dans le cadre d'une dispersion géographique accrue des emplois peu qualifiés, les emplois d'ouvriers non qualifiés, exposant souvent ceux qui les occupent à des conditions de travail plus difficiles et donnant lieu à des rémunérations plus faibles que la moyenne, impliquent également des déplacements plus longs (en termes de durée et de déplacements). Ce phénomène est encore plus marqué sur le quartier de Maurepas où les ménages utilisent principalement les transports en commun pour se déplacer.

### À MAUREPAS, UN PÉRIMÈTRE DE RECHERCHE D'EMPLOI SOUVENT RESTREINT À LA DESSERTE STAR

Les habitants du quartier de Maurepas se reposent très largement sur le réseau de bus pour se déplacer au quotidien et pour rechercher un emploi. La majeure partie des personnes rencontrées à Maurepas bénéficiait de la gratuité des transports<sup>1</sup>. Dans ce cadre, leur périmètre de recherche d'emploi

<sup>1</sup> Ces entretiens ont été faits auprès de personnes suivies par We Ker ou fréquentant l'Espace Ressources Emploi (ERE) du CCAS de Rennes. Ce biais méthodologique peut laisser penser que les personnes rencontrées étaient peut-être mieux informées que la moyenne sur les aides ou dispositifs auxquels elles étaient éligibles.

est intimement lié à la desserte assurée par le réseau STAR. Les personnes concernées par cette situation, anticipant des « déplacements galère », ne postulent que rarement aux offres d'emploi proposées par des entreprises localisées en dehors de Rennes Métropole.

Au sein même de Rennes Métropole, certains habitants de Maurepas ont relaté des expériences de déplacements laborieux en raison d'un « dernier kilomètre » parcouru en marchant. Générant une fatigue supplémentaire, ce type de déplacements entraîne souvent, du dire des entreprises rencontrées, une rupture précoce des contrats de travail.

Enfin, la non-concordance des horaires de transports en commun avec les horaires de travail induits par des contrats atypiques (embauche tôt le matin ou débauche tardive en soirée) a été présentée de manière récurrente comme une contrainte. D'autant plus que ce type de contrat est souvent utilisé dans le domaine de l'industrie, de la propreté ou de la logistique.

## SUR LE PAYS DE BROCÉLIANDE, UNE GAMME VARIÉE DE RESSOURCES MOBILISÉES POUR SE DÉPLACER

Sur le Pays de Brocéliande, se reposer sur le réseau de transport en commun amène à utiliser principalement le réseau de bus BreizhGo et la ligne TER Rennes-Saint-Brieuc desservant Breteil, Montfort-sur-Meu, Montauban-de-Bretagne et Quédillac. Ces réseaux, organisés à l'échelle régionale, se structurent en étoile autour de Rennes, c'est-à-dire que la majorité des lignes sont reliées à Rennes qui fait office de nœud et assure la communication entre les différentes lignes et moyens de transport. A l'échelle du Pays de Brocéliande, les gares constituent des points de centralité importants pour le territoire, et les personnes utilisant régulièrement les lignes BreizhGo et le TER disent se rendre souvent à Rennes.

Cependant, les liaisons entre les différentes communes du territoire sont quant à elles plus problématiques dès lors que les personnes ne disposent pas d'un véhicule en état de marche. Dans ce cadre, les supports sur lesquels repose la mobilité peuvent être très variables :

- **le deux-roues** : certaines personnes utilisent le deux-roues en sollicitant notamment les services d'Eureka Emplois Services, association intermédiaire proposant, entre autres services de mobilité, des solutions de location de scooters ;
- **la disponibilité des parents, proches ou amis conducteurs** : de nombreuses personnes interrogées disent régulièrement se faire conduire soit par leurs parents (ou autres membres de leurs familles) ou leurs amis. Elles sont dès lors dépendantes de la disponibilité des conducteurs pour opérer leurs déplacements ;
- **le vélo** : l'usage du vélo pour rallier les différentes communes du Pays de Brocéliande est principalement le fait de

jeunes n'ayant pas encore leur permis de conduire. Les professionnels rencontrés ont souligné à plusieurs reprises la dangerosité de cette pratique sur des axes routiers qui dans leur majorité ne sont pas sécurisés. Des voies cyclables verront cependant le jour prochainement, notamment sur le territoire de Montfort Communauté ;

- **la marche à pied** : des distances jusqu'à 1,5 km peuvent être souvent parcourues en marchant ; certaines personnes interrogées font exceptionnellement des parcours allant jusqu'à deux heures. Tout comme la pratique du vélo, la marche à pied pour des déplacements domicile-travail peut s'avérer impraticable pour les personnes ne bénéficiant pas d'une forme physique suffisante ;
- **le stop** : les personnes interrogées, principalement des hommes, disent régulièrement « tendre le pouce » pour rallier des communes proches lorsqu'il n'y a pas de solutions alternatives.

Les témoignages recueillis sur le territoire du Pays de Brocéliande soulignent particulièrement les difficultés rencontrées pour rallier les communes ou territoires adjacents. Si elles permettent d'effectuer des trajets de manière occasionnelle, les stratégies relevant de la « débrouille » ne sont pas adaptées à la régularité et la répétition des déplacements pendulaires.

### INCLUSION ET INSERTION : LES DIFFICULTÉS DE MOBILITÉ DES PUBLICS TRANSFORMÉS LES PROFESSIONNALITÉS

Les professionnels rencontrés au cours de l'enquête indiquent qu'une part conséquente de leur travail consiste à accompagner les publics dans leur mobilité. Cela dépasse largement l'information sur les dispositifs existants. Sur le quartier de Maurepas, les conseillers en insertion peuvent aider les jeunes à préparer leurs itinéraires au sein du réseau de transport en commun par exemple. Mais les enjeux semblent décuplés sur le territoire du Pays de Brocéliande. Les professionnels mobilisent une part croissante de leur temps de travail à « assurer la logistique » (organiser l'acheminement des personnes accompagnées pour s'assurer de leur présence aux rendez-vous, ateliers ou formations organisés). Dans d'autres cas, faisant le constat de grandes difficultés pour mobiliser certains publics, ce sont les professionnels, et donc le service-lui-même qui se déplace vers les communes isolées.

# DES CAPACITÉS DE MOBILITÉ DIFFÉRENCIÉES CHEZ LES JEUNES ACCOMPAGNÉS PAR WE KER <sup>1</sup>

PROFILS DES JEUNES ACCOMPAGNÉS PAR WE KER SELON LEURS CAPACITÉS DE MOBILITÉ

PAS DE PERMIS	47 %	Habitant de Rennes, non-détenteur du permis et utilisateur des TC	29 %
		Habitant de Rennes Métropole hors Rennes, non-détenteur du permis et utilisateur des TC	10 %
		Habitant hors de Rennes Métropole, non-détenteur du permis et utilisateur des TC	4 %
		Habitant le bassin d'emplois de Rennes, non-détenteur du permis et déclarant n'avoir aucun moyen de locomotion	4 %
		<i>dont Habitant de Rennes</i>	2 %
		<i>dont Habitant hors Rennes Métropole</i>	1 %
PERMIS EN COURS	8 %	Habitant de Rennes, permis en cours d'obtention et utilisateur des TC	5 %
		Habitant de Rennes Métropole hors Rennes, permis en cours d'obtention et utilisateur des TC	3 %
PERMIS	32 %	Habitant hors de Rennes Métropole, détenteur du permis et utilisateur d'un véhicule motorisé	9 %
		Habitant de Rennes Métropole hors Rennes, détenteur du permis et utilisateur d'un véhicule motorisé	8 %
		Habitant de Rennes, détenteur du permis et utilisateur d'un véhicule motorisé	7 %
		Habitant de Rennes, détenteur du permis et utilisateur des TC	6 %
		Habitant de Rennes Métropole, détenteur du permis et utilisateur des TC	2 %

Source : We Ker - Traitements AUDIAR.

29 % des jeunes accompagnés par We Ker sont des habitants rennais, non-détenteurs du permis et utilisateurs des transports en commun.

Développer des solutions susceptibles de répondre aux problèmes de mobilité rencontrés par les publics en insertion professionnelle nécessite de prendre en compte les usages et les capacités actuels des personnes concernées. Parmi les jeunes accompagnés par We Ker, près de la moitié d'entre eux ne disposent pas du permis (47 %) et 8 % sont actuellement engagés dans les démarches menant à son obtention. Dès lors, les services de mobilité s'adressant à un usager-conducteur ne seraient accessibles que pour une part minoritaire du public ciblé (32 % des jeunes accompagnés par la structure détiennent le permis).

Si l'obtention du permis de conduire et l'acquisition du statut de conducteur constituent l'horizon souhaité à moyen-long terme par de nombreux jeunes, accompagner les jeunes dans leur mobilité suppose de prendre en compte la diversité des situations particulièrement importante au moment de la transition entre sortie du système scolaire et insertion sur le marché du travail, entre dépendance aux parents et autonomisation progressive. Dans ce cadre, la variété des services proposés peut constituer une aide substantielle : véhicules (automobile, deux-roues, vélos) de location, transports en commun, covoiturage, etc.

<sup>1</sup> La typologie est dressée à partir du croisement de trois variables : lieu de résidence, situation vis-à-vis du permis de conduire, transport utilisé au quotidien. Elle ne prend pas en compte l'ensemble des situations existantes, mais celles partagées par au moins 1 % du public accompagné par We Ker. Ces dernières représentent 87 % du nombre total de personnes accompagnées.

## ÊTRE MOBILE, UNE CAPACITÉ CONSTRUITE AU GRÉ D'EXPÉRIENCES SUCCESSIVES

Comme de nombreux sociologues l'ont souligné, la mobilité apparaît comme l'agrégation de compétences physiques et cognitives. Les témoignages recueillis au cours de l'étude nourrissent l'idée que les compétences de mobilité s'acquièrent au cours de la vie, à travers des expériences de mobilité (prendre les transports en commun pour la première fois, découvrir un quartier/une ville et s'y repérer, acheter des tickets, etc.) qu'elles soient positives ou négatives, stimulantes ou traumatisantes. Confrontées souvent plus jeunes aux problématiques de déplacements, et ayant eu recours plus régulièrement au « système D » (stop, marche, etc.), les personnes interrogées sur le territoire du Pays de Brocéliande mobilisaient une gamme plus variée de ressources et étaient disposées à passer davantage de temps à se déplacer que les habitants de Maurepas rencontrés.

# Faciliter les déplacements des moins mobiles

Au sein d'un gamme variée de services et de formations à la mobilité, la location de deux-roues et de vélos est déjà proposée par différentes structures sur le territoire : We Ker et Eureka Emplois Services ont structuré une offre accessible au public en situation d'insertion professionnelle. Toutefois, si cette solution peut être mobilisée sur des déplacements de courtes distances, elle répond assez mal aux besoins de déplacements longue distance où la voiture reste le moyen de locomotion privilégié.

## LA VOITURE SANS PERMIS : UNE FAUSSE BONNE IDÉE ?

Ouvrir l'accès à la voiture à des utilisateurs non-détenteurs du permis semble être un levier en matière d'aide à la mobilité chez les personnes en situation d'insertion. Dans ce cadre, la location de voitures sans permis représente une alternative pour contourner l'obstacle à la mobilité que constitue pour certains l'obtention du permis.



© Didier Gouray - Rennes, ville et métropole.

Interrogées sur cette possibilité, les personnes rencontrées adoptent une position paradoxale : si presque toutes jugent la proposition intéressante, elles ne se voient pas utiliser ce type de véhicule. Leurs usagers se voient souvent conférés une image de personnes connaissant des difficultés sociales particulières ou des problèmes de conduite. La voiture sans permis est porteuse d'une stigmatisation sociale que le public interrogé souhaiterait éviter. Il apparaît ainsi que les représentations collectives quant à ce type de véhicule peuvent être un frein à l'utilisation du service.

## LA LOCATION DE VÉHICULES : RETOUR DES PROFESSIONNELS ET DES PUBLICS ACCOMPAGNÉS

Parmi les personnes interrogées, quand il leur est demandé ce qui faciliterait leur recherche d'emploi, 20 sur 22 répondent qu'il leur faudrait soit le permis, soit une voiture. La propriété et l'usage d'une voiture apparaissent comme les leviers principaux pour limiter les contraintes de mobilité chez le public étudié. L'aspiration à la propriété d'un véhicule reste très forte chez les personnes interrogées. Dans la projection fictive que l'intervieweur leur proposait, l'obtention du permis de conduire était considérée comme difficile mais les contraintes liées à l'achat d'un véhicule étaient susceptibles d'être levées plus facilement et à court terme (en sollicitant un réseau d'entraide familial ou amical ou en faisant le choix de véhicules peu onéreux sur le marché de l'occasion). Deux des 22 personnes interrogées, âgées de 20 et 22 ans, n'envisageaient pas d'être propriétaire d'une voiture. Dans ces cas minoritaires, des raisons économiques et écologiques justifiaient cette position. Dans le cadre de l'insertion professionnelle, la question de la mobilité et de l'autonomie sont conçues de manière dynamique dans la mesure où les capacités de mobilité des publics accompagnés, particulièrement chez les jeunes, sont évolu-

# s pendulaires



© Didier Gouray - Rennes, ville et métropole

tives. Avoir recours à la location d'un véhicule peut être envisagé comme une pratique transitoire dans des trajectoires individuelles où le processus d'autonomisation progressive quant aux déplacements du quotidien joue un rôle central. Les professionnels mobilisés notent néanmoins que ce type de service peut être profitable aux publics accompagnés s'il est économiquement abordable<sup>1</sup>, administrativement simple à gérer<sup>2</sup> et géographiquement accessible<sup>3</sup>. Selon eux, c'est à ces conditions que la location d'un véhicule peut participer à une simplification pratique ou d'un élargissement géographique du périmètre des recherches d'emplois. En ce sens, le service permettant l'accès ou le maintien en emploi s'inscrirait de manière provisoire dans une dynamique d'insertion de plus long terme.



© Didier Gouray - Rennes, ville et métropole

*1 Le prix de la location est bien sûr un déterminant central de l'accessibilité du service, mais le système de caution constitue également un élément clef pouvant dissuader les personnes d'utiliser le service.*

*2 L'utilisation du service devrait être soumise le moins possible au versement de nouvelles pièces administratives, leur recueil s'avérant souvent problématique.*

*3 Au risque de se confronter aux mêmes problèmes de déplacements entre les communes du territoire, les professionnels du Pays de Brocéliande ont souligné l'importance de ne pas recréer les centralités préexistantes (liées, entre autres raisons, à la localisation des gares) dans la gestion du service. Ils font le souhait d'un maillage territorial plus fin.*

## LES DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENT : LA MOBILITÉ, UN FACTEUR EXPLICATIF PARMIS D'AUTRES

Les entreprises et associations représentantes rencontrées au cours de l'étude sont concernées par le sujet des difficultés de recrutement. Néanmoins, ces difficultés n'ont pas les mêmes origines. En effet, il ressort du croisement de l'ensemble des échanges que les difficultés de recrutement peuvent être liées à différents facteurs :

- **des problèmes de formation** : certains secteurs sont en tension du fait du faible nombre de personnes qualifiées pour occuper certains postes ;
- **des rémunérations peu attractives** : certains contrats de travail sont assortis d'une faible rémunération, et sont parfois de courte durée ;
- **des conditions de travail difficiles** : certains postes exposent à des tâches physiques ou répétitives, notamment dans le bâtiment ou l'industrie. La manipulation des produits alimentaires, notamment dans l'agroalimentaire, repousse également certains demandeurs d'emploi.
- **des problèmes de mobilité** : l'accès de certains lieux d'activité ne peut se faire qu'en voiture.

Ainsi, si la mobilité peut expliquer certaines difficultés de recrutement du fait de périmètres de recherche d'emploi parfois restreints, elle est rarement le seul élément explicatif. Elle vient souvent accentuer un manque d'attractivité de certains emplois auprès des demandeurs d'emploi.



## PERMIS ET VOITURE, DES CRITÈRES DE SÉLECTION À L'EMBAUCHE

Les entreprises rencontrées, localisées principalement en périphérie de Rennes ou sur le Pays de Brocéliande, emploient très majoritairement des salariés détenteurs du permis de conduire et d'une voiture. Lors du processus de recrutement concernant les emplois peu qualifiés, assuré soit par les services RH des entreprises, soit par les agences d'intérim, le niveau de diplôme n'est pas discriminant et ce sont les capacités de mobilité, évaluées à l'aune de la détention du permis de conduire et de la voiture qui jouent le rôle de critère de sélection. Ainsi, les entreprises, comme de nombreux acteurs, intègrent les capacités de mobilité croissantes de la population dans leurs stratégies, générant de fait une marginalisation des moins mobiles.

*« Les hypermarchés de périphérie, les entreprises de conditionnement, les associations et entreprises d'aide à domicile et les entreprises d'intérim sont unanimes. Les personnes sans voiture se fatiguent vite des nouveaux rythmes du travail en horaires décalés ou des emplois du temps fractionnés. Dès lors, l'autonomie de déplacement est devenue un critère préalable de sélection des candidats à un emploi. »*

Eric Le Breton

## FACILITER L'ACCESSIBILITÉ DES LIEUX DE PRODUCTION : DES INITIATIVES ENCORE LIMITÉES EN ENTREPRISES

Même s'ils sont conscients des difficultés que peut poser la localisation de leur lieu d'activité, les acteurs économiques sont peu engagés sur des actions facilitant les déplacements domicile-travail de leurs actifs. Toutefois, via des partenariats,

certains établissements s'appuient sur l'offre de services de mobilité proposés par les structures œuvrant dans le champ de l'insertion professionnelle.

Quant à la pratique du covoiturage par leurs salariés, certaines entreprises soulignent que son développement est un défi organisationnel : la dépendance de certains salariés vis-à-vis du conducteur serait susceptible de générer occasionnellement des phénomènes d'absentéisme groupé. Le développement de nouvelles solutions de mobilité peut en effet impliquer des adaptations organisationnelles (horaires légèrement décalés, constitution d'équipes en fonction de la présence de covoituteurs, etc.).

La pratique du covoiturage au sein des entreprises rencontrées repose majoritairement sur l'organisation informelle des salariés. Cependant, la constitution de réseaux institutionnalisés et ouverts à tous les salariés, démarche soutenue par l'association Ehop, peut apparaître comme une alternative pour appuyer le développement du covoiturage domicile-travail. Permettant d'éviter l'utilisation quotidienne d'un véhicule personnel, cette mise en relation peut aussi être un moyen d'améliorer l'accessibilité des lieux d'activités pour les personnes connaissant des difficultés de mobilité.

En ce sens, près d'une centaine d'entreprises situées sur le territoire de Rennes Métropole se sont engagées dans les démarches de plans de mobilité (PDM). Néanmoins, la grande majorité de ces établissements opèrent dans le secteur public ou les services supérieurs (banque et assurance, hautes technologies particulièrement). Impliquées dans ces démarches, les entreprises le sont aussi pour se donner des chances supplémentaires d'attirer des salariés sensibles à la durabilité de leurs déplacements.

# CONCLUSION

Dans un contexte de dispersion accrue des emplois peu qualifiés, la comparaison entre les territoires de Maurepas et du Pays de Brocéliande fait apparaître des pratiques de mobilité différenciées. Les habitants de Maurepas sont nombreux à dépendre des transports en commun. Ils réalisent plus souvent des déplacements de longue durée. Sur le Pays de Brocéliande, les déplacements se font sur de plus longues distances et l'usage de la voiture y est incontournable. Dans les deux cas, le dépassement des difficultés de mobilité ne s'opère que de manière temporaire via des stratégies de « débrouille » mobilisant énergie, temps et argent.

Même s'ils sont intégrés dans les stratégies des acteurs, les freins à la mobilité agissent de manière différenciée sur les dynamiques d'insertion des personnes rencontrées :

- pris en compte dans les stratégies de recherche d'emploi ou de formation, ils peuvent dissuader les demandeurs d'emploi de postuler à certaines offres correspondant pourtant à ce qu'ils recherchent ;
- intégrés aux stratégies de recrutement sur des contrats à horaires décalés ou sur des activités localisées dans des zones non-desservies par le transport en commun, ils excluent de fait les demandeurs d'emploi ne possédant pas les capacités de se déplacer de manière autonome d'un segment important du marché de l'emploi ;
- allongeant et/ou complexifiant les mobilités domicile-travail quotidiennes, le coût et la fatigue supplémentaires générés par les déplacements peuvent compliquer le maintien en emploi.



© Audier





#### Contact

**Pierre Burban**  
02 99 01 86 68  
p.burban@audiar.org

#### Photos

Audiar (non mentionnées)