



Le Mans
Université

Comment la mobilité impacte-t-elle l'insertion économique des jeunes de 16 à 29 ans dans les zones rurales du sud de la Sarthe ?

2ème année de Master Économie Sociale et Solidaire

Mémoire dirigé par M. Hugo GAILLARD

Soutenu le jeudi 29 août 2024

Angélique Hersant

Remerciements

Je remercie Monsieur Hugo GAILLARD, maître de conférences en Sciences de gestion et directeur du mémoire pour le suivi et la validation de mon mémoire. Il a su me guider et lever les doutes et les inquiétudes pour mener à bien ma recherche.

Je remercie Chantal DELAFOSSE, directrice des établissements scolaires et du Pro'pulse prépa-apprentissage de m'avoir permis de réaliser le master 2 Économie Sociale et Solidaire et d'accomplir mes missions de coordinatrice sur le dispositif en parallèle. Elle m'a apporté toute sa confiance dans ma réflexion sur l'évolution du Pro'pulse prépa-apprentissage.

Je voudrais remercier Sylvain BLONDEL, coordinateur régional des programmes d'insertion PIC pour son aide et ses apports pour le mémoire.

Je remercie toutes les personnes qui ont accepté mes entretiens et celles qui ont répondu au questionnaire. Cet écrit n'aurait pas été abouti sans leurs participations.

Je tiens également à remercier particulièrement Sarra, étudiante en master 2 ESS pour son soutien tout au long de l'année et ses conseils pour le mémoire.

Enfin, je remercie mon mari et mes enfants pour leur soutien et leur patience. Mon emploi du temps a parfois nécessité une réorganisation familiale et beaucoup de compréhension de leur part.

Table des matières

Remerciements	1
Introduction.....	4
Contextualisation	5
Présentation de la Fondation Apprentis d’Auteuil.....	5
Historique et mission.....	5
Gouvernance	7
Responsabilité sociétale et environnementale de la Fondation	8
Organisation	10
Les ressources	10
Les établissements en Sarthe	10
Organigrammes.....	12
Indice du problème	16
La mobilité dans la revue de la littérature	17
Des aménagements inégaux pour la mobilité et l’emploi sur le territoire rural	17
L’ecomobilité et l’immobilité	20
Double pénalité de la précarité et le coût accès emploi.....	22
Assignation sociale à résidence ou craintes, quels acteurs pour aider ?	24
Méthodologie.....	28
Population	28
Matériel	29
Procédure	30
Le questionnaire en ligne	30
Le guide d’entretien	32
Les entretiens avec les professionnels.....	33
Résultats et analyse des résultats	34
L’aménagement du territoire limite la mobilité des jeunes pour trouver une formation ou un emploi.....	41
Des transports absents ou insuffisants	41
L’aménagement du territoire au regard de la loi d’orientation des mobilités (LOM)	42
La mobilité du lycée à l’emploi sur le territoire	42
L’importance du permis de conduire en ruralité	43
L’émergence de nouvelles mobilités facilite l’insertion économique des jeunes vivant en zone rurale.	43
Les mobilités douces et l’ecomobilité	43
L’hébergement temporaire chez l’habitant	45

La précarité financière et matérielle réduit le capital de mobilité des jeunes voulant s’insérer dans la société économique	46
La précarité et la pauvreté en zone rurale sarthoise	46
L’économie freinée par la précarité des services.....	46
Le coût d’accès à l’emploi	47
La motivation des jeunes en zone rurale freine l’accompagnement des structures pour leur insertion	48
Ancrage territorial ou assignation à résidence.....	48
Peurs, manque de motivation ou de codes pour s’insérer ?	48
Les acteurs de l’insertion socio-professionnelle	49
Discussion des résultats	50
Limites	50
Commentaires.....	51
Recommandations.....	54
Conclusion	55
Bibliographie	58
Annexes	60

Introduction

Je travaille à la Fondation Apprentis d'Auteuil depuis décembre 2005 et je suis très attachée à ses valeurs à commencer par les liens humains. Au cours de ma carrière j'ai eu l'occasion d'évoluer dans mes fonctions. J'interviens en tant qu'assistante de direction sur l'école Saint-Martin et le collège nouvelle chance au Mans. Mes missions portent essentiellement sur la gestion comptable et financière, les ressources humaines et la gestion de projet. Avec la directrice, nous avons ouvert en mai 2021, le dispositif Pro'pulse prépa-apprentissage pour faire une continuité du collège qui accueille des décrocheurs. En complément de mes autres fonctions, j'ai pris la coordination du dispositif. Je suis en effet persuadée que tous les jeunes ont la possibilité de choisir leur avenir, quelle que soit leur origine géographique ou leurs compétences cognitives. Lorsqu'ils sont en décrochage scolaire ils ne doivent pas se considérer en échec. Chaque étape est une construction pour le jeune. Le dispositif existe pour leur montrer qu'en avançant avec équité, ils peuvent croire en eux et grandir en confiance. Nous les accompagnons au quotidien pour lever les freins à leur insertion. Nous constatons cependant que cela ne suffit pas toujours. J'ai donc choisi, en concertation avec la directrice, de mener une recherche sur les difficultés que rencontrent les jeunes pour évoluer et s'insérer dans la société économique et spécifiquement dans les territoires ruraux, secteur dans lequel nous intervenons.

Pour comprendre les attentes des jeunes et répondre aux besoins du territoire, nous avons choisi d'axer les recherches sur la mobilité. Ce terme va au-delà de la mobilité par les transports et le sujet prend de l'ampleur dans la littérature et dans les politiques. Travaillant déjà en partenariat avec certains acteurs de l'économie sociale et solidaire et les services publics de l'emploi ou les institutions publiques, nous nous sommes inspirés des difficultés qu'ils rencontrent également et nous avons questionné les mesures existantes.

Dans un premier temps, nous allons présenter la mobilité par l'aménagement du territoire au regard de la loi en nous intéressant aux transports existants et la place de la voiture chez les jeunes. Ensuite, nous nous intéresserons aux mobilités douces et/ou solidaires et porterons un regard sur l'immobilité. Nous poursuivrons avec le frein à la mobilité lorsqu'un jeune évolue dans un contexte de précarité voire de pauvreté en regardant le coût à l'emploi. Nous proposerons enfin une description des freins parfois psychosociaux qui peuvent empêcher les structures de l'insertion socio-professionnelle dans l'accompagnement des jeunes.

Contextualisation

Présentation de la Fondation Apprentis d'Auteuil¹

La Fondation Apprentis d'Auteuil est une fondation reconnue d'utilité publique en 1929. Elle fonctionne avec un conseil d'administration composé de représentants bénévoles dont le président est M. Jean-Marc Sauvé. Le directeur général Nicolas Truelle est nommé par le Conseil d'administration. La Fondation intervient dans la protection de l'enfance, l'éducation et la scolarité, la formation et l'insertion sociale et professionnelle, l'accompagnement des familles et la petite enfance ainsi que le plaidoyer en faveur de la jeunesse. Son projet stratégique croise 5 défis qui sont l'accroissement des besoins éducatifs et sociaux, la fraternité, les effets du numérique, l'urgence écologique et l'évolution des métiers éducatifs, pédagogiques et sociaux.

La Fondation est conforme aux principes de l'économie sociale et solidaire en ayant une gouvernance démocratique justifiée dans ses statuts (annexe 1 – statuts de la Fondation extrait). Elle est reconnue d'utilité publique depuis 1929. La Fondation est une personne morale de droit privé à but non lucratif. Les ressources sont directement ou indirectement employées dans les actions en faveur des jeunes rencontrant des difficultés et des familles en France ou à l'étranger.

Historique et mission

La Fondation les Orphelins Apprentis d'Auteuil a été créée en 1866 par l'Abbé Roussel. Elle est placée sous la tutelle ecclésiastique de la congrégation du Saint-Esprit depuis 1923. Le projet de la Fondation est fondé sur l'Évangile. La Fondation est une Œuvre d'Église reconnue d'utilité publique en 1929 qui a réussi à s'adapter aux mutations des époques qu'elle a traversées. En 2002, elle prend le nom « Fondation d'Auteuil ». La majorité des jeunes est en difficultés sociales, scolaires ou familiales. Seuls 10% des jeunes accompagnés sont orphelins (annexe 1 – statuts de la Fondation Apprentis d'Auteuil, extrait). La Fondation communique auprès des donateurs, partenaires publics et privés ou des familles par sa marque employeur « Fondation Apprentis d'Auteuil ». La Fondation Apprentis d'Auteuil compte 450 établissements et dispositifs. Ce chiffre comprend l'ensemble des activités d'Apprentis d'Auteuil, celles des activités affiliées (Auteuil petite enfance et Auteuil Insertion) ainsi que les partenaires outre-mer (Réunion, Mayotte, Guyane, Guadeloupe et Martinique). Elle prend en charge chaque année, près de

¹ Sources : rapport d'activité 2023 – www.apprentis-auteuil.org et <https://zidore.apprentis-auteuil.org/jcms/>

40 000 jeunes du tout-petit au jeune adulte, ainsi que 9 000 familles. La Fondation agit également à l'international auprès de 15 000 jeunes et familles accompagnés dans 36 pays.

En tant qu'acteur engagé de la prévention et de la protection de l'enfance, la Fondation Apprentis d'Auteuil développe en France et à l'international des programmes d'accueil, d'éducation, de formation et d'insertion. Apprentis d'Auteuil s'engage à accompagner les jeunes vers une insertion réussie afin de s'engager en confiance dans un monde plus juste et respectueux de la dignité de chacun.

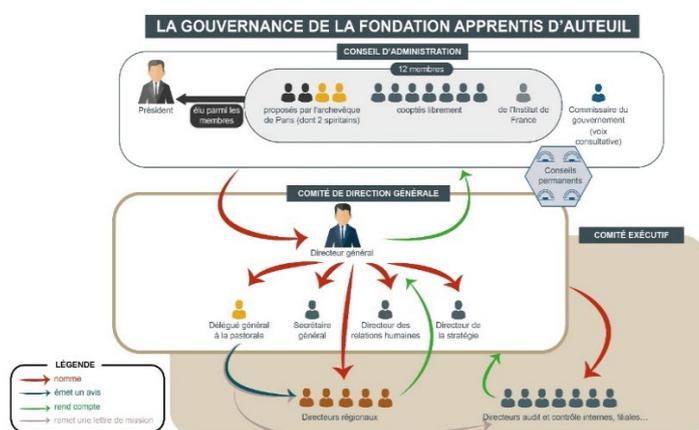
L'objet social de la Fondation Apprentis d'Auteuil est d'accueillir des enfants jusqu'au jeune adulte confiés par la protection de l'enfance ou à la demande des familles qui rencontrent des difficultés familiales, sociales, scolaires ou exclus. Elle assure leur éducation pour une insertion socio-professionnelle en lien avec les familles. Elle les aide et les soutient dans la vie et accompagne les familles fragilisées.

Depuis 1994, Apprentis d'Auteuil agit à l'international dans le cadre de partenariats fondés sur une relation durable de coopération et d'échanges avec des structures locales œuvrant pour les jeunes en difficulté. Son action fait partie intégrante de son projet éducatif et de sa stratégie. Elle vise à améliorer la qualité de l'accompagnement des jeunes et des familles, enrichir les initiatives locales, élargir l'avenir éducatif et professionnel des jeunes et plaider la cause des jeunes et des familles en difficulté. Apprentis d'Auteuil organise son action internationale en alliance autour de 4 programmes que sont la protection des enfants, la formation et l'insertion professionnelle, l'accompagnement des familles et la parentalité ainsi que l'ouverture au monde. Les actions menées portent sur des projets sur le terrain, le partage d'expérience la sensibilisation de la jeunesse en difficulté. En 2023, l'action internationale a concerné 36 pays avec 70 partenaires et réseaux pour accompagner 17 494 jeunes et familles dont 3 399 pour Apprentis d'Auteuil. Pour mener ces actions 2 358 salariés et travailleurs sociaux sont impliqués en France et à l'international dont 1 579 collaborateurs d'Apprentis d'Auteuil, répartis dans 119 établissements.

La signature de la Fondation est « **La confiance peut sauver l'avenir** ». Cette marque prend tout son sens à travers ses valeurs et sa communication. Les valeurs d'Apprentis d'Auteuil sont la confiance, la bienveillance, la fidélité, l'audace et l'engagement. Apprentis d'Auteuil est toujours attentif à la jeunesse en difficulté. Elle croit en elle car chacun malgré son vécu, à la capacité de trouver son propre chemin en confiance. La Fondation Apprentis d'Auteuil porte

une bienveillance à l'égard des jeunes, des familles, des donateurs et de tous ses partenaires. De plus, la Fondation a la volonté de porter un regard d'Espérance sur le monde et sur les autres. Ainsi, la fidélité est au cœur de notre projet. Elle symbolise toute la force d'un engagement qui évolue avec les époques envers les jeunes, les familles et tous les partenaires. La Fondation fait preuve d'audace en innovant constamment pour répondre aux problèmes des jeunes en difficulté dans une approche pédagogique au sein des différents établissements, avec une énergie collective tournée vers l'avenir. Enfin, l'histoire de la Fondation d'Auteuil et ses racines chrétiennes font d'elle une fondation engagée. Une fondation qui accepte les jeunes quelles que soient leurs difficultés. Une fondation qui veut travailler en lien avec les jeunes et les familles pour construire ensemble un monde plus juste et plus fraternel. De plus, dans ses missions sociales, la Fondation lutte contre le décrochage scolaire et favorise l'insertion et la formation des jeunes de 16 à 25 ans. Lorsqu'ils entrent à la Fondation, les jeunes sont accompagnés par des équipes éducatives et pédagogiques dans le cadre d'un projet personnalisé, pour qu'ils puissent trouver une place dans la société et grandir en confiance. Apprentis d'Auteuil est animée par 4 verbes : accueillir, éduquer, former et insérer et cela dans un objectif de penser et agir ensemble. Lorsqu'un jeune quitte la Fondation il est appelé 'ancien jeune' et il pourra toujours faire appel à la Fondation dans son parcours de vie. Pour honorer ses missions, la Fondation bénéficie d'équipes éducatives et pédagogiques, d'établissements, de services et de dispositifs d'accueil, d'hébergements de formations ou d'insertion.

Gouvernance



(annexe 2 – gouvernance de la Fondation)

Le conseil d'administration se réunit 4 fois par an pour déterminer, sur proposition de la direction générale, les orientations d'Apprentis d'Auteuil dans ses champs d'activité et le projet

stratégique pluriannuel. Il exerce un contrôle permanent sur la gestion. Douze membres bénévoles sont nommés pour quatre ans, avec un mandat renouvelable une fois.

Un commissaire du gouvernement a voix consultative lors des délibérations. Il est nommé par le Ministère de l'intérieur. Il veille à la bonne gestion et au caractère d'utilité publique de la Fondation, la régularité des décisions conformément à son objet social.

Le comité de direction générale définit et pilote la stratégie et les orientations, validées par le conseil d'administration. Cinq membres nommés par le conseil d'administration assurent la direction d'Apprentis d'Auteuil, sous l'autorité du directeur général. Il se réunit tous les mois.

Le comité exécutif est composé de directeurs régionaux qui agissent sur le terrain et font remonter les réalités du terrain et de directeurs fonctionnels. Ensemble ils partagent des informations stratégiques et de décisions d'arbitrage. Il se réunit tous les mois aux côtés du comité de direction générale.

Certaines activités sont portées par deux filiales. Auteuil Petite Enfance gère des établissements d'accueil d'enfants de moins de six ans pour faciliter l'accès à l'emploi des parents. Auteuil Insertion agit par l'activité économique pour remobiliser les personnes éloignées de l'emploi. Ces filiales et les associations affiliées d'outremer sont conformes aux politiques d'Apprentis d'Auteuil et bénéficient de son soutien financier.

Responsabilité sociétale et environnementale de la Fondation

Comme les cinq valeurs d'Apprentis d'Auteuil, le projet stratégique 2022-2026 intitulé « Bâtir ensemble » est guidé par cinq orientations : agir avec les jeunes et les familles, vivre l'écologie intégrale, allier développement choisi et exigence de qualité, renforcer le goût, la joie et la fierté d'apprendre et promouvoir le développement professionnel des équipes (annexe 3 - projet stratégique, extrait). En incluant les jeunes et les familles dans la réflexion de leur parcours, la Fondation les rend pleinement acteurs de leur vie. L'écologie intégrale prend sens dans toutes les actions, décisions et relations au sein d'Apprentis d'Auteuil, pour soi, pour la planète et envers les autres. Le bilan carbone constate par exemple une émission de 67 400 tonnes de CO₂ en 2023 et présente des axes d'amélioration. Pour se développer et innover, la Fondation associe réellement les bénéficiaires à l'évaluation de ses actions et de leur impact. Elle sensibilise entre autres les éducateurs aux traumatismes complexes. Pour renforcer le goût d'apprendre, l'accent est mis sur la manière de repenser les pratiques pédagogiques en faisant appel à des référents pédagogiques et des chercheurs qui accompagnent les équipes de professionnels. Les pratiques

sont orientées vers les outils numériques pour accélérer la transformation digitale des établissements. La Fondation soutient et accompagne ses équipes, à commencer par une journée d'intégration des nouveaux salariés pour favoriser la qualité de vie au travail.

La Qualité de vie au Travail (QVT²) englobe des domaines aussi variés que l'amélioration des conditions de travail, l'équilibre entre la vie personnelle et la vie professionnelle, la qualité et l'efficacité du travail. Cela se traduit concrètement par des mesures concernant l'organisation du travail (télétravail, déconnexion...) mais aussi la prévention des risques psychosociaux, la gestion de la violence et des conflits dans la sphère professionnelle ou la qualité du management. Instaurer une démarche QVT au sein d'Apprentis d'Auteuil est de la responsabilité de la direction générale. C'est aussi un sujet de négociation avec les partenaires sociaux. Cette dynamique invite tous les salariés à être responsables de leur propre qualité de vie et de celle des personnes de leur équipe. La QVT doit prendre en compte notre diversité et pour cela la Fondation met en place des mesures en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, des juniors ou des seniors, ou bien des salariés en situation de handicap. L'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes ainsi que la prévention des discriminations est une obligation légale, gage de justice sociale et de performance pour les entreprises. A ce titre, Apprentis d'Auteuil s'engage afin que tous les salariés puissent vivre une collaboration harmonieuse et avoir d'égales conditions de travail et de rémunération.

La Fondation bénéficie de compétences diverses qui lui permettent d'innover pour l'accompagnement des jeunes et des familles. Les collaborateurs viennent d'horizons divers en termes de diplômes, de culture, de vécu. Ainsi, la Fondation affirme sa volonté de veiller au respect de pratiques non discriminatoires dans toutes les procédures de ressources humaines déployées au sein de l'institution. La politique de rémunération d'Apprentis d'Auteuil pose le principe de la solidarité entre les différents niveaux de rémunération et la charge familiale des salariés. Apprentis d'Auteuil propose de développer l'attractivité de ses rémunérations pour les équipes de terrain. Ainsi, sa politique salariale tient compte des secteurs d'emploi de référence, de la qualification et des compétences, de la fidélité et l'engagement et, enfin, des contraintes subies. Les salariés bénéficient de la formation professionnelle comme levier majeur du maintien et du développement de leurs compétences. Tous les collaborateurs doivent pouvoir évoluer au sein de la Fondation en accédant à des postes à responsabilités si tel est leur souhait.

² QVT : Qualité de vie au Travail

Organisation

Apprentis d'Auteuil est organisé en trois niveaux : le siège social situé à Paris composé de directions fonctionnelles assure les missions centralisées. Il contribue à la stratégie nationale et coordonne les politiques. La direction régionale, composée de 5 directeurs régionaux, vient en soutien auprès des directeurs établissements. Elle favorise le renforcement du travail en coopération. Le troisième niveau est l'établissement qui prend en charge les jeunes et les familles et fait vivre le projet éducatif. Les principes de l'organisation s'articulent autour de la confiance et l'initiative, l'intelligence collective, la sobriété, la subsidiarité et la responsabilité locale laissant les décisions à la responsabilité des managers locaux.

Les missions appelées activités, sont remplies par des professionnels de l'éducation (éducateurs, professeurs, surveillant de nuit...) soutenus par des professionnels qui exercent des fonctions support appelées « métiers » : communication, collecte, gestion, ressources humaines... Pour renforcer et développer notre offre en matière d'insertion des jeunes.

Les ressources

La Fondation Apprentis d'Auteuil est financée par les contributions de l'Aide Sociale à l'Enfance (ASE) ainsi que des fonds publics comme le fond social européen. Une grande partie des ressources provient de la générosité du public (dons, legs, produits assurances-vie...). La Fondation bénéficie également de mécénat et de la collecte de la taxe d'apprentissage. Toutes ces ressources permettent de diminuer la participation des familles.

Les établissements en Sarthe³

Les établissements sociaux Saint-Martin situés sur Le Mans et Saint-Pavace sont composés de plusieurs établissements. La MECS (Maison d'Enfants à Caractère Social) Saint-Martin prend en charge des jeunes confiés par le Conseil Départemental de la Sarthe dans le cadre de l'Aide Sociale à l'Enfance. L'AEDI (Accompagnement Educatif à Domicile Intensif) Saint-Martin accompagne des jeunes et des familles pour éviter un placement. A l'internat de prévention les jeunes sont orientés par le Conseil Départemental de la Sarthe pour soutenir les familles à la parentalité. Le service DAEOMIE (Dispositif d'Accueil d'Evaluation et d'Orientation pour les Mineurs Isolés Etrangers) et le Service de suite Saint-Martin accompagnent des jeunes en voie d'autonomie et d'insertion professionnelle.

³ Source : site internet www.apprentis-auteuil.org

La Touline accueille des jeunes de 18 à 25 ans sortants de la protection de l'enfance pour favoriser l'insertion durable.

D'autre part, la Fondation est aussi présente en Sarthe pour la scolarité et l'insertion. L'école Saint-Martin est un établissement scolaire privé sous contrat avec l'Etat située au Mans. Elle prend en charge des élèves de la maternelle au CM2. L'école est située dans le quartier des Sablons, qui entre dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Le projet pédagogique est axé sur les besoins des élèves accueillis et de leur famille.

Le collège Nouvelle Chance Saint-Martin est un établissement scolaire privé sous contrat avec l'Etat qui accueille et scolarise 30 jeunes, âgés de 13 à 16 ans, déscolarisés ou en cours de déscolarisation venant d'établissements de la Sarthe. Un parcours personnalisé est mis en place pour envisager un retour en scolarité ordinaire ou une orientation professionnelle.

Le Propulse prépa-apprentissage d'Ecommoy accueille des jeunes de 16 à 29 ans pour une durée de six mois afin de travailler le projet professionnel. La Fondation Apprentis d'Auteuil est lauréate du Plan d'Investissement dans les Compétences (PIC) Prépa-apprentissage. Les fonds obtenus au niveau national sont répartis en région et ont permis d'essaimer des dispositifs, présents à ce jour en France métropolitaine ainsi qu'en Guyane et à la Réunion. Le dispositif d'Ecommoy est venu répondre à un besoin sur le territoire. La convention se termine le 31 décembre 2024.

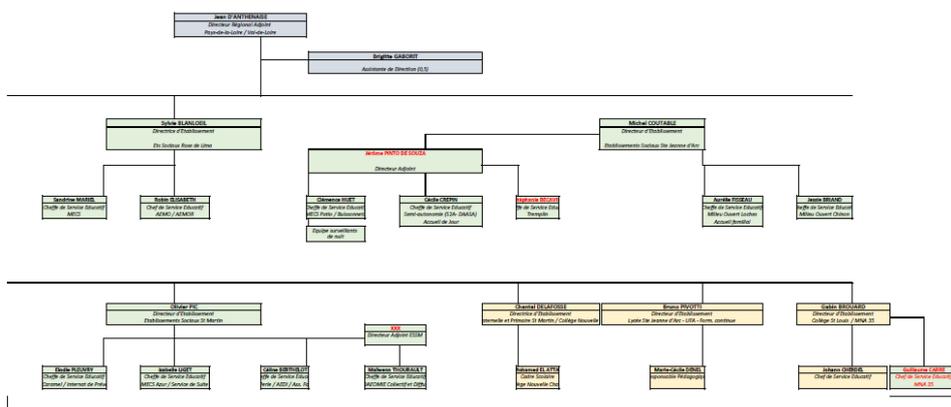
Le dispositif Pro'Pulse prépa-apprentissage vise à préparer des jeunes pas ou peu diplômés à s'approprier les compétences sociales nécessaires à une bonne intégration dans l'entreprise, à définir et valider un projet professionnel, à travailler la mobilité et la remise à niveau nécessaires à une entrée en apprentissage, et à sécuriser leur parcours de formation en vue d'une insertion durable dans l'emploi. C'est un dispositif visant tous les métiers, le sujet permettant un rapprochement avec des acteurs économiques variés du bassin (entreprises et clubs d'entreprises via : visites, stages, témoignages, recherche de contrats en alternance, suivi en contrats, CFA, et partenaires divers Missions Locales, Pôle Emploi, Éducation Nationale – CIO, FJT...etc.). Le dispositif accueille actuellement des jeunes de 16 à 29 ans résidant dans la communauté de communes de l'Orée de Bercé Béloinois ou habitant à 20 km autour des villes d'Ecommoy et de Mayet. Les jeunes viennent pour conforter un projet professionnel ou en

trouver un. Ils sont en rupture avec le système scolaire de formation initiale « NEETS »⁴ : sans scolarité, formation ou emploi. Ils sont orientés par les partenaires et parties prenantes au projet du jeune : Missions locales, France Travail, Éducation Nationale, CIO, CFA, le PIJ (Point Information Jeunesse), les familles. L'équipe est constituée d'une coordinatrice et d'une chargée en insertion professionnelle. La directrice supervise le dispositif sans avoir de temps dédié sur le Pro'pulse prépa-apprentissage. L'équipe accueille régulièrement des stagiaires CIP⁵ pour les former et en même temps améliorer ses pratiques.

L'équipe agit pour le jeune afin de l'aider à trouver son projet professionnel et le réaliser. Il s'agit de développer l'employabilité des jeunes les plus vulnérables (niveau infra bac) et favoriser leur insertion durable dans la société et répondre aux besoins en compétences des entreprises pour favoriser le développement économique. Le dispositif peut accueillir 14 jeunes en continu et propose de l'individuel dans du collectif avec la possibilité d'accompagner les jeunes par demi-groupe pour faciliter leur insertion professionnelle. Les jeunes sont accompagnés pendant une durée de 6 mois, voire moins en fonction de l'aboutissement du projet. Les actions collectives, individuelles et les entretiens sont saisis sur le logiciel SIHAM pour assurer un suivi complet tout au long du parcours du jeune. Des entretiens à mi-parcours et fin de parcours sont réalisés avec les prescripteurs.

Organigrammes

La Fondation a évolué dans son organisation depuis sa création en 1866 par l'Abbé Roussel. D'une posture paternaliste l'organisation s'est complexifiée avec 3 strates. En premier lieu, la direction générale suivie de la direction régionale (annexe 4 – organigramme de la direction régionale Nord-Ouest) et au 3ème niveau de l'organisation les établissements.



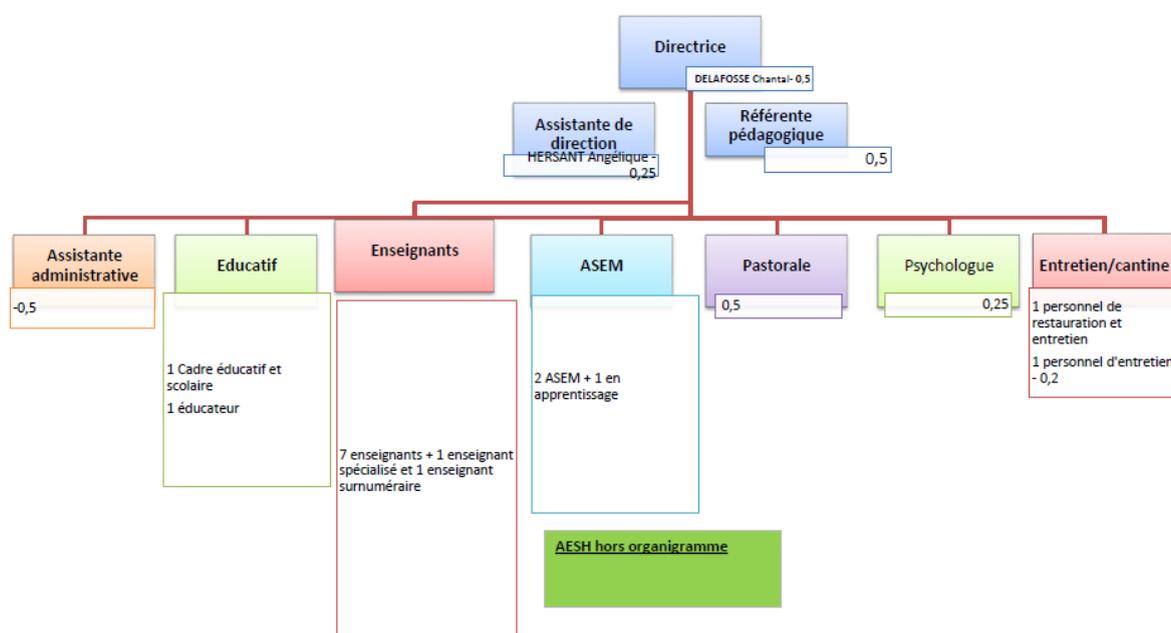
⁴ NEETS : Neither in Employment, Education or Training. En français : ni en emploi, ni étudiant, ni en formation

⁵ CIP : Chargé en Insertion Professionnelle

Comme le souligne Albert Meister dans ses travaux, la direction a pris de plus en plus d'importance avec une légitimité plus grande. L'organigramme de la direction régionale montre effectivement une dégénérescence organisationnelle avec un management à différents niveaux. La direction régionale doit elle-même faire respecter le projet stratégique commandé par le conseil d'administration en accord avec la direction générale. Des tensions peuvent exister entre les salariés, les gestionnaires et les administrateurs dans les relations de travail.

Au niveau infra, en Sarthe la directrice des établissements scolaires gère l'école Saint-Martin, le collège nouvelle chance ainsi que le dispositif Pro'pulse prépa-apprentissage (annexe 5 – organigrammes établissements scolaires – Sarthe).

ORGANIGRAMME ÉCOLE SAINT-MARTIN 2023-2024



Autant sur le collège que sur l'école, les équipes sont constituées de salariés Apprentis d'Auteuil et également de professeurs de catégorie cadres rémunérés par l'Éducation Nationale. Le personnel d'Accompagnement des Élèves en Situation de Handicap est un personnel non cadre géré par délégation par un établissement public de l'Éducation Nationale. A l'école par exemple, les Agents Spécialisés des Écoles Maternelles, l'animateur pastoral et les éducateurs font partie de la famille Éducative Non Cadre, le personnel d'entretien et les services administratifs relèvent de la famille Administratif Et Services. Les autres personnels relèvent de la famille Cadres. Aussi, les missions sont confiées à des corps de métiers différents. La multiplicité des personnes et leur positionnement rend plus difficile la gestion quotidienne en

matière de ressources humaines. Les changements d'équipe ou d'organisation impliquent également des tensions. En effet, certains personnels peuvent se sentir dévalorisés par leurs missions et rechercher une reconnaissance auprès de leurs pairs. Les établissements bénéficient également de bénévoles qui interviennent auprès des jeunes lors d'ateliers ou en aide aux devoirs. La gestion des bénévoles doit se faire dans le respect de chacun sans oublier que ce ne sont pas des salariés. Afin d'assurer un management de qualité et une prise en charge de qualité pour les jeunes et les familles, la directrice délègue des missions en favorisant le penser et agir ensemble.

Sur le dispositif Pro'pulse prépa-apprentissage, l'équipe est plus petite et la variété des profils est limitée. Cependant, nous fonctionnons également en mode projet en prenant en compte l'avis des premiers intéressés dans les projets, soit les jeunes. Aussi, en lien avec notre étude, nous avons choisi de faire une présentation des forces et faiblesses de ce dispositif ainsi que des opportunités et des menaces.

	Forces	Faiblesses
Faits internes	<p>Moyens humains :</p> <p>Penser et agir ensemble : implication des parties prenantes</p> <p><u>Ambiance générale</u> :</p> <p>Écoute / soutien / entraide entre collègues et de la part de la direction.</p> <p>Complémentarité des différences</p> <p><u>Qualités, implication professionnelle</u> :</p> <p>Ouverture d'esprit, remise en question, curiosité, force de proposition dans les projets et implication dans leurs mises en œuvre, capacité d'adaptation et d'innovation.</p> <p><u>Les jeunes</u> :</p> <p>Diversité culturelle et environnementale</p> <p>Emploi du temps adapté aux besoins du jeune</p>	<p>Petite équipe</p> <p>Risque d'isolement des salariés</p> <p>Coût de la location du véhicule</p> <p>Communication sur notre accompagnement</p>

	Préparation à la certification Apt'Emploi Respect de l'équipe et entre jeunes <u>Moyens matériels :</u> Équipements extra-professionnels Ressources technologiques Catalogue de formations	
	Opportunités	Menaces
Faits externes	Partenaires institutionnels Partenaires stratégiques et opérationnelles (autres acteurs de l'ESS), médiathèque, pôle informatique, pôle information jeunesse. Les réseaux et associations Les financeurs publics (PIC, FSE, appel à projets) Répond aux besoins du territoire	Fin de la convention PIC Recherche de financement Locaux en location Soutien des services publics de l'emploi Lien avec les entreprises

Malgré une petite équipe, la coordinatrice et la chargée en insertion professionnelle mettent en avant leur complémentarité pour mener à bien leurs missions envers les jeunes accompagnés. En cas d'absence, la prise en charge se trouve modifiée. La chargée en insertion professionnelle peut se sentir isolée lorsque la coordinatrice est sur d'autres établissements. Les salariées sont supervisées par la directrice. L'équipe implique les jeunes pour innover et proposer des projets en lien avec les compétences à acquérir ou à développer pour leur insertion professionnelle. Chacun peut être force de proposition et toutes les idées sont évaluées dans le respect de la parole de l'autre. Les salariées peuvent se former en fonction des besoins du terrain.

L'arrêt du financement dans le cadre du Plan d'Investissement dans les Compétences remet en question les coûts du dispositif dont la location du véhicule pour aller chercher les jeunes.

Le dispositif est situé à Ecommoy et rayonne sur les communautés de communes de l'Orée Bercé Bélois, le Sud Sarthe et Loir Lucé Bercé. Nous devons accentuer notre communication pour faire connaître davantage le dispositif.

Le Pro'pulse prépa-apprentissage accueille des jeunes quels que soient leur culture et leur environnement. Une des valeurs du dispositif est le non-jugement. Chaque personne se respecte et respecte l'autre. Pour avancer dans leur projet professionnel, nous préparons les jeunes à la certification Apt'Emploi, certification interne à la Fondation en attente à ce jour d'une validation en externe. Le référentiel porte sur le savoir être, le savoir vivre et les compétences psychosociales et professionnelles pour être en capacité d'intégrer une entreprise. Pour ce faire, les emplois du temps sont adaptés aux besoins du jeune. Nous travaillons en réseau avec les entreprises et les partenaires pour faire valider les compétences non vues sur le dispositif.

Les jeunes sont orientés en général par les Missions Locales ou par le bouche-à-oreille. Il est important de maintenir notre partenariat avec ces associations et plus généralement nos partenaires actuels comme le Point Information Jeunesse. Un partenariat doit être développé avec France Travail pour viser la cible des plus de 25 ans.

Le dispositif doit pouvoir remettre en question son accompagnement et ses pratiques pour répondre aux besoins des jeunes et du territoire. Cela passera par une réponse à un appel à projet pour obtenir un financement. Le dispositif peut compter sur le soutien des services de la Fondation pour y répondre.

Indice du problème

En équipe sur le Pro'pulse prépa-apprentissage, nous levons les différents freins périphériques, qu'ils soient sociaux, familiaux, économiques mais également le manque de confiance en eux pour un public essentiellement décrocheurs scolaires et envers les institutions. En outre, nous avons conscience que la majorité des jeunes accueillis sont mineurs ou majeurs sans moyen de locomotion. Le dispositif va donc aller chercher les jeunes jusqu'à ce que le frein de la mobilité par les transports soit solutionné ou expliqué.

De plus, le dispositif Pro'pulse prépa-apprentissage souhaite pouvoir améliorer sa réponse aux Objectifs du Développement Durable (ODD) en revoyant ses pratiques. A savoir, l'ODD n° 1 - Éliminer la pauvreté et lutter contre les inégalités, l'ODD n° 8 qui propose un accès à un travail décent.

Cependant, malgré la levée du frein de la mobilité, nous constatons que les jeunes ont d'autres problématiques qui viennent interférer un quelconque investissement dans un projet professionnel. Nous nous questionnons à savoir comment les acteurs locaux peuvent faciliter l'insertion économique des jeunes des zones rurales sarthoises ? Nous cherchons à savoir comment nous pouvons répondre aux besoins des jeunes, des partenaires et des politiques du territoire. Ainsi nous vérifierons la pertinence de la poursuite du dispositif sous sa forme actuelle ou envisager une modification. Nous commencerons par consulter dans la littérature ce qui existe sur ce sujet.

La mobilité dans la revue de la littérature

Des aménagements inégaux pour la mobilité et l'emploi sur le territoire rural

Le concept de mobilité « *vise à articuler les systèmes de transport et leurs implications individuelles et collectives dans l'ensemble des processus sociaux qui permettent, organisent et sont la conséquence de nos sociétés mobiles* » (Huré, 2020). Lorsque l'on parle de mobilité à la place du terme transport c'est prendre en considération l'individu et son arbitrage. Comme le définit « *Lévy (2000, p. 155)* » en parlant de relation sociale au changement de lieu. Il est possible de vivre à plusieurs endroits en même temps comme se déplacer dans plusieurs lieux dans une journée. (Sajous et al., 2020). Le fait social est repris par (Huré, 2020) pour lequel « les dimensions sociales, économiques et environnementales de nos déplacements doivent pleinement être analysées dans une perspective historique et pluridisciplinaire ». Robert Park précise que la mobilité mesure le changement social et la désorganisation sociale (Kaufmann Vincent, 2021). L'article note que les déplacements peuvent être quotidiens ou résidentiels à l'intérieur d'un bassin de vie autant que pour des voyages ou des migrations. Le point commun étant toujours le déplacement d'un point A à un point B. L'espace rural est défini par « *des critères morphologiques tels que la faible densité de population, la discontinuité du bâti et la présence d'activités agricoles* » (Caro & Checcaglini, 2023). C'est un lieu particulier avec un manque de solutions de transport et d'orientation scolaire ou professionnelle pour les habitants, (Hernja & Mergier, 2020) et les ruraux n'ont pas toujours accès aux services comme le logement, l'emploi, la santé, la mobilité, l'accès aux droits (Bouquet, 2018a).

Nous savons que les mouvements de décentralisation et de régionalisation engagés dans les années 1980 ont fait place à la nouvelle compétence relative aux transports : la compétence mobilité (Huré, 2020). Celle-ci émane de plusieurs textes de loi qui sont venus modifier

l'aménagement du territoire et la redistribution des compétences selon les différentes strates administratives. Parmi elles, « *l'acte III de la décentralisation qui modernise l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 28 janvier 2014, la loi relative à l'amélioration du régime de la commune nouvelle adoptée le 16 mars 2015* ». (Bouquet & Dubéchet, 2018a). Depuis la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 (LOM) qui œuvre pour le droit à la mobilité, les politiques de mobilité ont remplacé les politiques de transport dans les institutions publiques. Nous parlons à présent d'autorités organisatrices des mobilités et de droit à la mobilité. Les régions organisent les transports régionaux dont le ferroviaire, les départements s'occupent des transports interurbains et scolaires, les communes et les intercommunalités ont récupéré les transports urbains (Huré, 2020). Au-delà du budget important alloué à la mobilité, les aménagements sollicités par les intercommunalités nécessitent souvent l'intervention de plusieurs interlocuteurs allongeant le délai d'action pour obtenir la validation de toutes les parties. Il en est ainsi pour la sécurisation des voiries aux abords des lignes de chemin de fer qui est gérée par le département mais dont les lignes ferroviaires relèvent de la compétence de la région (Sallustio & Flipo, 2021). Les territoires ruraux sont essentiellement marqués des petites lignes ferroviaires qui desservent surtout des petites villes et sont souvent le seul transport en commun existant en ruralité (Woessner, 2022). Il est effectivement constaté un manque de ressources disponibles à la campagne dont les transports en commun et la diversité des solutions scolaires ou professionnelles (Trajectoires-Reflex, 2022). Les ruraux doivent parfois cumuler plusieurs modalités comme prendre son vélo pour rejoindre la gare ou le bus scolaire. Toutefois, les routes ne sont pas suffisamment sécurisées et délimitées pour encourager cette mobilité (Assouly et al., 2024). Au cours de leur scolarité, les jeunes ruraux se déplacent à pied, en trottinette ou en vélo quand ils demeurent proches du domicile. Un peu éloignés, ils bénéficient du car scolaire pour se rendre dans leurs établissements scolaires. Les arrêts sont définis dans chaque commune ou bien une dérogation peut être obtenue pour s'arrêter à un point précis en campagne profonde. En grandissant, les élèves peuvent trouver une orientation en lycée ou en MFR et utiliser le train dans la mesure où ce dernier se trouve à proximité. Les jeunes ruraux qui veulent poursuivre les études quittent leurs territoires au profit de la ville où se trouvent les universités. Ceux qui rencontrent des difficultés de mobilité, privilégient une orientation proche du domicile (Trajectoires-Reflex, 2022) et très souvent entrent plus tôt sur le marché du travail que leurs homologues urbains en s'orientant vers la voie professionnelle dont l'apprentissage » (Bouquet, 2018b). Dans des territoires où la motorisation est indispensable pour se déplacer, cette difficulté se retrouve aussi pour les jeunes en recherche de

stage. Ils privilégient des lieux de stage à proximité du domicile pour s'y rendre seuls ou être emmenés par les proches (Caro & Checcaglini, 2023). Ce phénomène se constate en raison de l'éloignement de l'offre de formation sur leur territoire (Amsellem-Mainguy, 2020). Les jeunes ruraux sont conscients de ces offres limitées et adaptent leurs espérances scolaires à l'offre du marché du travail (Vachée et al., 2020). Le marché du travail est également marqué par des emplois précaires et moins qualifiés. Il est également constaté que le taux de jeunes ni en études ni en emploi est particulièrement élevé en zone rurale (Bouquet, 2018b) même si le chômage lui est plus fréquent pour les jeunes urbains (Amsellem-Mainguy, 2020). Pour trouver une formation ou chercher un emploi, la mobilité facilite l'insertion des jeunes ruraux et répond aux attentes des entreprises qui peinent à recruter. Les jeunes élargissent leurs horizons. A défaut de moyen de transport à proximité du domicile, les jeunes sont contraints à accepter des orientations ou des emplois sans lien avec leurs aspirations (Amsellem-Mainguy, 2020). Dans les territoires ruraux, les temps de déplacement sont importants, (Bouquet, 2018b), les emplois sont rares, les services éloignés, ce qui nécessite l'utilisation d'un véhicule (Sallustio & Flipo, 2021). Pour les plus jeunes qui ne sont pas en âge de passer le permis de conduire B, ils peuvent se déplacer en deux roues motorisées dès lors qu'ils détiennent l'attestation mobilité. Posséder un permis est synonyme d'autonomie et d'indépendance dans les démarches d'insertion (Rérat & Haldimann, 2020). Ils sont moins dépendants des proches pour être véhiculés. Nous remarquons que pour les jeunes ruraux, il est primordial de posséder le permis et d'avoir un véhicule pour accéder à l'emploi (Assouly et al., 2024). L'étude « Jeunesse et mobilité : la fracture rurale 2024 » montre que seulement 5 % des jeunes ruraux interrogés déclarent n'avoir aucune voiture à la maison (19 % au sein des foyers les plus défavorisés). En comparaison, ils sont 20 % chez les jeunes urbains (39 % chez les plus défavorisés). En effet, l'usage de la voiture pour aller travailler est très élevé (Insee Dossier Pays de la Loire, 2023) et les horaires des transports en commun ne coïncident pas toujours avec les horaires de travail et sont souvent restreints à un ou deux trains le matin et le soir voire le midi. Pour ces raisons et malgré la prise en compte environnementale et écologique, la place de la voiture dans le rural prend le dessus sur les autres moyens de transport « (Cranois, 2017) ». Les distances domicile-travail ou domicile-formation ont augmenté l'usage de l'automobile nous rendant dépendant au quotidien de la voiture (Psycheraud, 2022).

Toutefois, ce raisonnement évolue dans les esprits de chacun. L'autosolisme qui se définit par l'utilisation du véhicule par une seule personne tend à laisser place à d'autres formes de mobilité plus respectueuses de l'environnement et plus solidaires. Celles-ci sont soutenues par les

politiques d'aménagement au profit des transports collectifs, des mobilités dites douces et des nouveaux usages de la voiture (Huré, 2020).

L'écomobilité et l'immobilité

La mobilité douce est désignée par les déplacements non motorisés comme la marche à pied, le vélo, les transports respectueux de l'environnement. D'autre part, l'écomobilité est comme la capacité à repenser les déplacements pour éviter l'utilisation unique de la voiture. Cela afin de privilégier les mobilités partagées écologiques et moins coûteuses, les transports collectifs, voire à faire le choix de l'immobilité (Sajous et al., 2020).

Les jeunes du milieu rural intéressent à présent les institutions publiques. Elles prennent conscience que les freins à la mobilité sont un handicap social (Prigent & Leroy, 2020). La politique de la mobilité considère l'individu comme un acteur capable de faire des choix de mobilité collective ou individuelle, motorisée ou non ou encore partagée (Sajous et al., 2020). Ainsi, la première mobilité douce, nous l'acquérons dès le plus jeune âge avec la marche. Elle est saine et nous permet de nous mouvoir à notre guise sauf à avoir un handicap qui nous en empêche. Puis nous apprenons à faire du vélo la plupart du temps et nous prolongeons cette mobilité à l'âge adulte. Dans les territoires ruraux, les mobilités douces comme le vélo sont davantage utilisées pour les loisirs ou les petits trajets. En âge scolaire, il permet de rejoindre les établissements scolaires de proximité ou le car scolaire ou la gare et ce, naturellement. En revanche, dès lors qu'une personne se rend au travail ou en formation en vélo, elle va être considérée comme étrange. Cela est peut-être sa seule mobilité pratique ou un choix de vie correspondant à des valeurs (Peycheraud, 2022). Les vélos électriques comme les trottinettes électriques viennent solutionner les plus longues distances (Woessner, 2022). Les réseaux de transports facilitent leur utilisation en installant des bornes pour déposer les vélos. D'autre part, les transports en commun semblent être le mode de déplacement le plus utilisé par les jeunes même si une partie d'entre eux n'est pas à l'aise avec ce mode de déplacement (Trajectoires-Reflex, 2022). Le car, le bus ou le train sont souvent les seuls moyens de locomotion disponibles pour rejoindre un établissement scolaire, un employeur ou une formation au regard de la distance à parcourir. Ces transports en commun s'adaptent au mieux aux horaires des cours et aux entreprises pratiquant des horaires de journée, de type 08h -18h. Ils permettent de diminuer l'impact environnemental, de gagner du temps dans les trajets en désengorgeant les routes aux heures de pointe. Ils représentent en outre un coût inférieur à celui de la voiture. L'usage de ces modalités au quotidien est favorable aux jeunes mineurs ou sans mobilité individuelle. Pour eux

comme pour les autres, ces habitudes à prendre dans les nouvelles mobilités impliquent de modifier les comportements de chacun. « (*Gomez, 2011*) » (Aguilera & Rallet, 2016).

Les mobilités solidaires permettent d'offrir d'autres modes de transports pour la population dont les jeunes font partie. Les ressources varient entre le covoiturage, l'autopartage, les vélos en libre-service ou la location. En dehors des véhicules, il peut s'agir de places de stationnement, de bornes de recharge de véhicules électriques, etc (Aguilera & Rallet, 2016). Les jeunes sans permis de conduire peuvent bénéficier des vélos en libre-service ou en location. Ils seront moins concernés par le covoiturage puisque celui-ci suppose un échange a priori entre des conducteurs qui possèdent un véhicule. En plus de diviser les coûts et de réduire l'impact environnemental, le covoiturage est rentable et pratique sur de longues distances comme pour un départ en vacances ou un rendez-vous éloigné pour le travail. En revanche, au quotidien sur des trajets domicile-travail dont les distances sont réduites tout en étant conséquentes par la répétition, le conducteur qui utilise sa voiture est dépendant des horaires de la personne transportée. Ainsi, il manquera de souplesse pour effectuer ses propres activités ou réorganiser sa journée en cas d'imprévu. Il sera plus difficile d'aller récupérer un enfant à l'école ou se rendre chez le médecin (Woessner, 2022). Lorsque les personnes se connaissent, les aléas sont susceptibles de trouver une solution. Cependant, quand il s'agit d'un covoiturage organisé par le biais d'une plateforme, il faut que covoitureur et covoituré se rencontrent au bon endroit, au moment convenu, et puissent gérer au mieux les éventuels imprévus. De même, il n'y a aucune garantie de retour par la même voiture aux heures désirées (Aguilera & Rallet, 2016). Pour encourager le développement du covoiturage et le taux de remplissage des voitures, le législateur ⁶ a sécurisé leur utilisation par un cadre légal dans sa définition et l'a introduite dans le code des transports. Les collectivités territoriales et les groupements peuvent créer des plateformes comme indiqué précédemment ou des services de covoiturage⁷. Il en est de même pour l'autopartage qui consiste à laisser son véhicule en libre-service à un usager pour la destination et la durée de son choix dans la mesure où celui-ci n'est pas utilisé par le propriétaire du véhicule. La voiture partagée bénéficie de voies ou de places de stationnement réservées⁸. Toutes les dispositions mises en œuvre par les politiques publiques de mobilité montrent que la voiture reste indispensable dans les territoires ruraux mais qu'elle peut être partagée (Sajous et al., 2020).

⁶ Lois Grenelle II 2010, MAPTAM 2014 et LTECV 2015

⁷ (Code des transports, art. L.1231-15)

⁸ Code Général des Collectivités Territoriales, art. L.2213-3-3°

Certains jeunes qui ne trouvent aucune solution de mobilité par les transports peuvent se rapprocher de leur lieu de travail, de leur formation ou d'une zone d'activité économique sur leur territoire. Ils peuvent également accepter de déménager hors du territoire au détriment de l'ancrage local le cas échéant « (Milbourne et Kitchen, 2014) ». Le besoin d'habiter à proximité de son lieu de travail est moins fort du fait de l'instabilité de l'emploi et de l'amélioration des moyens de transports. La mobilité résidentielle est élevée pour les moins de trente-cinq ans en raison de changement de situation familiale ou lié à l'insertion professionnelle. On déménage d'autant plus pour l'emploi que l'on est jeune (Vignal, 2006). Toutefois, la situation économique des jeunes en recherche d'emploi ou de formation ne leur permet pas d'accéder aux aides financières du parc social. Leur insertion s'en trouve bloquée. Certains vivent encore au domicile des parents et n'ont pas de revenus ou alors insuffisants pour trouver un logement ou une chambre (Amsellem-Mainguy, 2020). Même avec les différentes mobilités existantes et la possibilité de déménager, certains jeunes vivent dans une situation précaire voire pauvre qui ne leur permet pas de s'insérer dans la société économique.

Double pénalité de la précarité et le coût accès emploi

L'espace rural rencontre les mêmes problématiques que la ville à commencer par la précarité et la pauvreté qui peuvent être un frein à l'insertion des jeunes (Bouquet & Dubéchet, 2018b). La pauvreté, c'est avoir peu. Le seuil de pauvreté varie selon les époques, les contextes et les cultures. La précarité c'est avoir peur de perdre des « objets sociaux », c'est la vulnérabilité qui en appelle à l'autre, au lien, au social. On peut vivre sans précarité dans une société pauvre et à l'inverse, on peut vivre précaire en gagnant bien sa vie. La grande précarité est effectivement synonyme de pauvreté voire de misère. (Furtos, 2023).

Dans les territoires ruraux, les jeunes grandissent avec les biens et services qui sont disponibles à l'instant T. En dehors des transports, ils n'ont pas toujours accès aux différents services de santé, d'emploi ou encore de formations. Ils ne savent pas non plus où trouver l'information. Il est toujours question de déplacement et de distance. De plus, la pauvreté implique une insertion plus difficile. Les jeunes, ni en emploi ni en formation sont fortement présents dans ces territoires. Il est d'autant plus difficile pour eux de se rendre sur un lieu de travail, à un entretien d'embauche ou à une formation qu'ils sont sortis du système (Insee Dossier Pays de la Loire, 2023). La pauvreté de certains empêche toutes réflexions sur un quelconque projet professionnel. Au-delà de la mobilité, les jeunes se préoccupent d'abord d'assouvir les besoins primaires comme se nourrir et se loger. Il est difficile de se projeter dans un avenir professionnel lorsque la première préoccupation en se levant est de savoir si on va pouvoir manger ou avoir

un toit sur la tête (Assouly et al., 2024).

Les jeunes scolarisés ou en emploi peuvent bénéficier de tarifs pour utiliser les transports scolaires ou obtenir la participation de l'employeur aux frais de trajet domicile-travail pour les transports en commun. Les jeunes ni en emploi ni en formation n'ont pas accès à ces réductions et cela vient ajouter un coût supplémentaire à leur insertion (Insee Dossier Pays de la Loire, 2023). En outre, les Pays de la Loire sont moins touchés par la pauvreté que d'autres régions, le taux de pauvreté monétaire y est le plus faible. Toutefois, 400 000 personnes sont en situation de pauvreté monétaire dans la région, dont 120 000 enfants, les formes de pauvreté pouvant être différentes. Au niveau national, les familles monoparentales et les moins de 30 ans sont plus exposés à la pauvreté. En 2020, 10,5 % de la population dans les Pays de la Loire vit en situation de pauvreté, contre 14,4 % en France métropolitaine. La Sarthe fait partie des départements les plus touchés avec un taux sous la moyenne nationale (12,9 %). Les conditions de vie précaires augmentent le risque de décrochage scolaire ou encore de problèmes de santé et peuvent entretenir la reproduction de la pauvreté. Les difficultés d'insertion sur le marché du travail et la pauvreté sont étroitement liées. Des zones de fragilités sont bien identifiées dans des territoires ruraux en Pays de la Loire, en particulier en bordure du département de la Sarthe à la frontière avec le Loir-et-Cher, l'Eure-et-Loir et l'Orne. La communauté de communes (CC) Loir-Lucé-Bercé qui se trouve en sud Sarthe a la part de population fragile la plus élevée de la région (44%) (Insee Dossier Pays de la Loire, 2023).

Dans le sud de la Sarthe, le taux de chômage et la part de jeunes non insérés sur le marché de l'emploi sont plus importants que dans l'ensemble du département (Mission Locale Sarthe et Loir, 2024). A leur entrée sur le marché du travail et pour leur premier emploi, les jeunes ruraux sont souvent embauchés pour des emplois précaires nécessitant peu de qualification. Une partie d'entre eux peut rester longtemps dans ce schéma et parfois reproduire celui des parents. Nous notons que la précarisation a été particulièrement forte entre le début des années 1980 et le début des années 2000. L'enquête Emploi de l'Insee indique que depuis 2005, le taux de précarité des 25-49 ans se situe autour de 9 %, alors que celui des 15-24 ans oscille entre 46 et 50 %. Les actifs de 15 à 24 ans en 2015 occupent essentiellement un contrat à durée déterminée ou aidé, ils sont en stage ou en apprentissage (Amsellem-Mainguy, 2020). Les freins à la mobilité sont amplifiés lorsque les personnes sont en situation de pauvreté (Insee Dossier Pays de la Loire, 2023).

La décohabitation lorsque les jeunes souhaitent quitter le domicile pour étudier, engendre un coût non négligeable qui peut restreindre leurs aspirations (Dubéchet, 2020). Ils auront besoin

d'un soutien financier de la famille ou des proches, d'un revenu ou de bourses suffisantes pour pouvoir se loger et payer les factures inhérentes. De même, s'ils font le choix du déplacement quotidien en voiture, cela implique de passer le permis et d'être véhiculé. Or les jeunes vivant dans un contexte de difficultés financières ne seront pas en mesure d'assumer ce coût. Ils dépendent souvent économiquement de leurs parents (Rérat & Haldimann, 2020). D'autre part, selon le site Novethic, « 13,3 millions de Français dépendent fortement de la voiture et plus de quatre millions ne possèdent ni véhicule ni abonnement aux transports en commun » (Alvarez, Concepcion, 14 avril 2022) ». Les jeunes n'en sont pas exclus (Woessner, 2022). Les déplacements pour trouver un emploi ou une formation ou se rendre au travail engendrent un coût supplémentaire pour les ruraux indépendamment du moyen de locomotion utilisé. Les jeunes comparent alors le coût de l'accès à l'emploi par rapport au revenu procuré par l'emploi (Dubéchet, 2020).

D'autre part, certains jeunes même mineurs se retrouvent en situation de parents. Leur orientation professionnelle s'en trouve alourdie de freins tel que le manque de moyen de garde d'enfant. Cette difficulté se retrouve en particulier chez les femmes sans en faire une généralité. Les absences pour enfant malade peuvent contraindre leur insertion (Assouly et al., 2024). La disponibilité est souvent restreinte à l'accueil par des assistants maternels et à défaut de solutions sur le territoire, les familles sont mises à contribution (Mission Locale Sarthe et Loir, 2024).

Les freins à la mobilité liés au territoire n'expliquent pas totalement la difficulté des jeunes à s'insérer dans le tissu économique de leur territoire. Le manque de motivation ou la peur de quitter le « cocon familial » sont susceptibles d'avoir un impact sur leur avenir professionnel.

Assignation sociale à résidence ou craintes, quels acteurs pour aider ?

Le concept de « *capital d'autochtonie* » est défini comme un type de capital social lié au fait d'être « du coin » et permettant d'avoir accès à des ressources spécifiques de type matériel et symbolique. (Assouly et al., 2024). Aussi, la mobilité n'est pas facile pour tout le monde et demande un apprentissage (Hernja & Mergier, 2020). Certains jeunes dits « immobiles » veulent rester chez eux ou du moins proches de leur domicile. Ils s'en sortent sans bouger grâce aux ressources qu'ils trouvent et connaissent sur leurs territoires, par l'intermédiaire des réseaux sociaux, ou de l'implantation d'acteurs privés ou publics pourvoyeurs en emplois et surtout en services. » (Dubéchet, 2020). Pour d'autres, l'ancrage territorial et l'ancrage familial peuvent

représenter un frein. De plus, le concept de « familiarisme » permet d'expliquer qu'en milieu rural, les membres d'une famille éprouvent un grand attachement les uns envers les autres. La cellule familiale représente alors une protection contre l'extérieur, les jeunes préféreront trouver une orientation professionnelle compatible avec l'offre du territoire pour ne pas avoir à en partir (Amsellem-Mainguy, 2020).

Les jeunes qui restent vivre dans leur village d'origine se retrouvent ainsi dans une sorte d'entre-soi populaire, Ceux qui restent s'appuient sur un capital social local pour trouver des emplois, souvent peu qualifiés (Vachée et al., 2020). La contrainte économique, géographique et l'ancrage pèsent ainsi particulièrement dans la balance et bornent davantage en campagne ce qui est envisageable de ce qui ne l'est pas. Par exemple, la précarité des situations, en plus de la violence de quitter le territoire, peut empêcher les jeunes d'habiter hors de chez leurs parents. (Trajectoires-Reflex, 2022). La mobilité concerne également les capacités d'un jeune à se mobiliser, à connaître ce qui l'entoure et à s'en saisir pour avancer dans son insertion.

L'éloignement des opportunités, les contraintes rencontrées dans leur mobilité quotidienne ou encore l'autocensure qui découle de leur ancrage géographique impactent le parcours des jeunes ruraux (Assouly et al., 2024). Les liens avec leur famille semblent plus importants que pour les autres jeunes. (Vachée et al., 2020). Les dispositifs, publics ou privés se doivent de considérer les jeunes ruraux comme un public massif, avec des enjeux partagés, tels que la mobilité (Assouly et al., 2024).

Les jeunes des territoires ruraux grandissent entre eux. Ils sont reconnus par leur pairs. Certains jeunes n'ont pris que les transports pour aller à l'école et ne savent pas se débrouiller dans les transports. La première étape est de dépasser ces doutes pour aller vers l'emploi ou la formation. C'est une difficulté à passer d'autant plus pour les jeunes qualifiés « d'invisibles » qui ne parviennent pas à s'inscrire dans un processus d'insertion et fuient les institutions (Amsellem-Mainguy, 2020). Contrairement aux idées reçues, l'ancrage territorial n'est pas plus prononcé en campagne qu'en ville chez les jeunes sortis de cursus sans solution. L'une des principales prénotions concernant les jeunes sans solution en milieu rural est le poids important de l'ancrage territorial et l'attachement au territoire borne notamment le choix en termes d'études, d'orientation, d'emploi. Près de 4 jeunes sur 10 témoignent de l'importance très forte de trouver un emploi à proximité de leur logement. Un désir d'hyper proximité qui peut donc être pénalisant pour toutes et tous (Trajectoires-Reflex, 2022).

Parfois, les jeunes refusent de partir pour un emploi ou une formation. Cela peut s'expliquer par la peur de l'inconnu, de faibles ambitions et un manque d'investissement dans son orientation.

Des difficultés non professionnelles peuvent empêcher de s'engager pleinement dans un parcours de formation. 30 % des demandeurs d'emploi inscrits connaissent au moins un frein à l'emploi (Pôle emploi, 2021) et parmi les enquêtés aucun ne le nie. Ces freins sont liés aux besoins primaires tels que la nourriture ou la santé. (Caro & Checcaglini, 2023).

D'autre part, les acteurs de l'insertion socio-professionnelle sont reconnus dans les territoires ruraux, pour l'accompagnement des publics et la levée des freins dont la mobilité et en particulier pour les jeunes et les précaires. Les plus professionnalisés d'entre eux sont venus combler le déficit d'ingénierie territoriale pour prendre en charge cet enjeu (Sallustio & Flipo, 2021). Les acteurs doivent travailler en partenariat pour faire vivre les projets (Bouquet & Dubéchet, 2018b). D'ailleurs, beaucoup d'acteurs constatent un changement de public et des problèmes extra professionnels comme la situation familiale, la santé, les problèmes de mobilité, la consommation de produits illicites et une campagne idéalisée par les néo-ruraux. Les éducateurs de rue interviennent par exemple souvent autour d'une communauté de communes car il est important que acteurs professionnels et accompagnés se fassent confiance et tissent des liens de partenariat (Bouquet & Dubéchet, 2018a).

Les projets financés qui ciblaient les publics « *hors radar* » ou encore « *invisibles* » des Services pour l'Emploi, n'ont pas tous atteint leur objectif (Caro & Checcaglini, 2023). Le principe de l'aller vers est d'aller à l'encontre de la personne qui n'est pas en mesure de quitter ses repères et de l'amener à ouvrir son champ d'action. Cela implique pour le professionnel d'accepter de se confronter à un public souvent fragile. C'est en particulier le travail des éducateurs de rue qui vont à l'encontre du jeune et de son territoire, spécifiquement en zone rurale pour en comprendre le fonctionnement (Dubois-Orlandi, 2018). Pour les personnes dites « éloignées de l'emploi », l'entrée dans un dispositif d'insertion et de formation vise également à résoudre leurs difficultés liées aux conditions de vie pour construire leur projet. Un accompagnement social est proposé en complément pour agir sur les freins périphériques que sont par exemple les conditions de vie matérielles, la santé ou la confiance en soi. Dans le cadre d'un PRIC⁹, intégrant l'accompagnement social dans un dispositif de remobilisation vers la formation ou l'emploi, un dispositif tel que le Prépa-rebond limite les ruptures de parcours en accompagnant

⁹ PRIC : Plan Régional d'Investissement dans les Compétences

les bénéficiaires à la fois sur le volet professionnel et celui du social. Les formateurs et travailleurs sociaux développent une relation de confiance avec les bénéficiaires. L'accent est alors mis sur l'autonomisation des individus, afin de développer leur capacité à prendre part à leur employabilité (Bernard et al., 2024). France Travail souhaite le plein emploi, une autonomie et la dignité de tous par le travail. Le service constate qu'aucun acteur ne peut identifier les besoins de toutes les personnes « invisibles » ou sans emploi sur un territoire donné. France Travail propose « d'aller chercher » pour prévenir les ruptures. Il est également constaté un « *manque de connaissance des offres de services respectives et une collaboration parfois fragile des porteurs de solution qui impactent la qualité des parcours* ». Les angles morts actuels des réseaux de transport constituent probablement les lieux où l'innovation en matière de mobilité connaîtra un pic d'intensité, qu'il s'agisse de technologie ou de gouvernance. Il s'agit de créer des ingénieries de projet associant les strates administratives, les entreprises et les associations (Woessner, 2022).

Malgré l'existence des différents dispositifs d'insertion, l'inégalité des chances est encore constatée en France (Dherbécourt & Flamand, 2023). Les fragilités sociales sont plus marquées et impactent l'insertion socio-professionnelle des jeunes. La mobilité par les transports en commun est une solution à envisager par les politiques. Toutefois, les transports ne semblent pas être le seul frein pour amener le jeune à réussir son projet professionnel. Aussi, comment les accompagner en prenant en compte la complexité de leur parcours dans un territoire rural parfois dépourvu de services ? En effet, les Pays de la Loire font partie des régions les moins fragiles mais la Sarthe est davantage en difficulté. Des territoires ruraux cumulent les fragilités sociales et les difficultés d'accès aux services (Insee Dossier Pays de la Loire, 2023). Ce qui nous amène à réfléchir au positionnement des structures d'accompagnement vers l'insertion dans un territoire défini, le sud de la Sarthe.

Comment la mobilité impacte-t-elle l'insertion économique des jeunes de 16 à 29 ans dans les zones rurales du sud de la Sarthe ?

De par leur situation géographique en zone rurale, nous nous sommes intéressés à la mobilité des jeunes. Dans un premier temps, nous faisons l'hypothèse que l'aménagement du territoire limite la mobilité des jeunes pour trouver une formation ou un emploi. Nous pensons ensuite que l'émergence de nouvelles mobilités facilite l'insertion économique des jeunes vivant en

zone rurale. Nous supposons également que la précarité financière et matérielle réduit le capital de mobilité des jeunes voulant s'insérer dans la société économique. Nous faisons enfin l'hypothèse que la motivation des jeunes vivant en zone rurale freine l'accompagnement des structures pour leur insertion socio-professionnelle.

Méthodologie

Population

La cible visée est la population sans emploi, peu ou pas qualifiée et éloignée du marché du travail, de 16 à 29 ans, vivant en Zone Rurale de Revitalisation et petites villes du sud de la Sarthe. Cette cible correspond aux attentes du Plan d'Investissement dans les Compétences dont le dispositif Pro'pulse prépa-apprentissage d'Apprentis d'Auteuil est bénéficiaire : " Le PIC est destiné à mobiliser et développer les compétences des populations sans emploi, peu ou pas qualifiées et éloignées du marché du travail".

Par zone rurale du sud de la Sarthe, nous entendons les communautés de communes Sud Sarthe, Loir Lucé Bercé et le pays Fléchois (PETR¹⁰ pays vallée du Loir). S'y ajoute le Pays Saboliens ainsi que le sud de la communauté de communes Orée Bercé Bélois. Nous avons considéré le sud Sarthe sur une ligne horizontale du département situé au sud du Mans.¹¹

31 personnes ont répondu à notre questionnaire dont 21 femmes et 10 hommes âgés entre 16 ans et 46 ans avec une moyenne d'âge de 23 ans. 5 jeunes sont mineurs (-18 ans) et 26 majeurs. Par rapport à la cible nous avons retenu 21 personnes dont 16 femmes et 5 hommes âgés entre 16 ans et 28 ans avec une moyenne d'âge de 21.41 ans. 2 jeunes sont mineurs et 19 majeurs.

En effet, pour l'échantillon, nous avons choisi de conserver Ecommoy et Pirmil. Effectivement, Pirmil est bien en zone rurale et fait partie du territoire Val de Sarthe même s'il se trouve à l'ouest de sa communauté de communes. La commune Ecommoy qui appartient à la communauté de communes Orée Bercé Bélois est conservée dans notre cible. En étant la commune la plus au sud de cette intercommunalité, elle se trouve plus proche de la communauté

¹⁰ pôle d'équilibre territorial et rural

¹¹ Tableau data Sarthe consulté le 17/06/24

https://data.sarthe.fr/explore/dataset/227200029_decoupage/export/?disjunctive.canton&disjunctive.arrondissement&disjunctive.epci&disjunctive.pays&disjunctive.circo_electotale&disjunctive.circonscription_electorale&disjunctive.atd&sort=nom_comm&refine.circo_electotale=SUD&location=8.48.02858.0.23436

de communes sud Sarthe que du Mans. Ses indicateurs la place en zone rurale. Des répondants d'Ecommoy considèrent d'ailleurs cette commune comme « rurale ». Nous avons également choisi de supprimer les communes de Moncé en Belin et Laigné en Belin qui sont dans le nord de la communauté de communes Orée Bercé Bélinois et que nous n'avons pas considérées comme étant du sud de la Sarthe.

4 jeunes ont répondu à l'entretien semi-dirigé dont 3 du dispositif Pro'pulse prépa-apprentissage d'Apprentis d'Auteuil (1 femme et 2 hommes) et une femme en emploi. Ils ont entre 17 et 23 ans avec une moyenne d'âge de 18.75 ans. Ils sont domiciliés sur les communautés de communes Sud Sarthe, Loir Lucé Bercé et Val de Sarthe.

Nous avons réalisé 12 entretiens avec des professionnels intervenant dans l'économie sociale et solidaire, élus ou directeur d'établissements. Pour chaque entretien, nous avons préparé une question sur chaque hypothèse de départ. Ces entretiens ont davantage pris la forme d'un échange. Nous les avons d'abord écoutés et nous avons ensuite répondu à leurs propres questions.

Matériel

Nous avons opté pour une méthodologie mixte, à la fois quantitative et qualitative. Les premières données sont issues d'un questionnaire en ligne destiné aux jeunes de 16 à 29 ans vivant en zone rurale du sud de la Sarthe composé de questions démographiques (genre, âge), la situation personnelle (vie chez les parents ou non, nombre d'enfants) et professionnelle (situation face à l'emploi) et enfin des questions relatives aux différents freins qui pourraient bloquer la mobilité des jeunes dans leur insertion économique.

La deuxième source a fait l'objet d'un guide d'entretien auprès des jeunes pour approfondir le sujet et avoir leur ressenti en direct avec au préalable une autorisation d'enregistrement d'entretien. La troisième source est constituée des différents entretiens réalisés auprès des partenaires des politiques publiques, établissement scolaire privé, élus locaux et acteurs de l'économie sociale et solidaire. Les questions sont générales et invitent l'interlocuteur à s'exprimer librement au cours de l'échange. Enfin, pour notre dernière source, nous avons récupéré différentes statistiques issues d'études et d'un diagnostic, parus ces deux dernières années en lien avec notre problématique.

Procédure

Le questionnaire en ligne

Le questionnaire en ligne a été diffusé du 27 mai au 8 août 2024 par mails à nos contacts professionnels, sur les réseaux sociaux LinkedIn, Facebook et WhatsApp, ainsi qu'à nos contacts professionnels et personnels et également par SMS à nos familles (annexe 6 – questionnaire en ligne). L'objectif étant une diffusion large du questionnaire. Une relance a été effectuée par les mêmes biais après un mois de diffusion. Nous avons également sollicité les professionnels lors des différents entretiens réalisés.

Les premières questions permettent de vérifier la cible et d'écartier les profils hors cible. Les autres questions permettent de répondre aux hypothèses formulées. Est-ce que les jeunes connaissent leur territoire en termes de garde d'enfants, les limites du territoire pour évaluer la précarité, les freins des jeunes, les différentes mobilités disponibles et utilisées et les ressources à disposition pour les aider à s'insérer économiquement ? Nous avons demandé aux répondants leur genre, leur date de naissance ainsi que leur ville ou commune d'habitation en précisant le code postal. Ces éléments permettent d'établir des statistiques sur le nombre de répondants et de savoir sur quel territoire vivent les jeunes concernés. La question sur leur situation familiale permet d'identifier les différents freins potentiels liés au personnel. Nous leur demandons à ce titre s'ils vivent chez leurs parents ou chez un tiers, s'ils ont des enfants qu'ils élèvent seuls ou non. Selon l'âge des enfants le cas échéant, nous souhaitons savoir s'ils connaissent et/ou disposent de gardes d'enfants près de chez eux et s'ils sont capables d'en citer. Ensuite, nous les questionnons sur leur situation professionnelle ou scolaire. Est-ce que les jeunes sont toujours scolarisés, en emploi, en formation, etc. ? Nous cherchons également à savoir s'ils savent auprès de qui ils peuvent s'adresser en dehors du contexte familial et amical. Au niveau mobilité, nous cherchons à identifier si le numérique est un frein pour effectuer certaines démarches telles qu'établir un CV ou une lettre de motivation, rechercher un trajet ou un emploi ou un appartement sur internet. Nous évoquons après une question relative à leur ressenti sur leur situation financière que nous croisons avec leur situation personnelle afin de savoir si les jeunes se trouvent en situation de pauvreté. Les réponses attendues sont subjectives. Les questions suivantes portent sur la mobilité physique par le transport. Dans ce cadre, nous voulons savoir comment les jeunes se déplacent, s'ils peuvent identifier les différentes mobilités existantes sur leur territoire comme les mobilités douces (vélo, trottinette) ou les mobilités solidaires (covoiturage, autopartage) ? Nous regardons également s'ils ont un permis de

conduire et leur positionnement au regard de celui-ci. Est-ce qu'ils souhaitent le passer, si oui lequel ? Nous vérifions également à travers ces questions la disponibilité des biens et services en termes de transports en commun par rapport à leur domicile. Ainsi, les jeunes sont amenés à citer librement des transports qui leur parlent sur le territoire. Ensuite, nous explorons la distance qu'ils sont prêts à parcourir dans un temps déterminé pour un emploi ou une formation en leur apportant des propositions. Nous comparons ces informations avec une autre question qui porte sur le temps acceptable pour des loisirs ou rendre visite à sa famille « Quelle distance par rapport à votre domicile êtes-vous prêt à effectuer pour un travail ou une formation chaque jour (aller simple) ? » en comparaison à « Quelle distance par rapport à votre domicile êtes-vous prêt à effectuer pour vos loisirs ou visiter votre famille/vos amis chaque jour (aller simple) ? ». Est-ce une question de préférence ou de régularité ? Une partie du questionnaire porte sur la motivation des jeunes vis-à-vis de leur insertion dans le tissu économique. Nous cherchons à savoir quels motifs pourraient freiner la recherche d'emploi ou de formation en dehors des transports ? Les réponses peuvent porter sur des difficultés financières, de santé ou handicap, de motivation, de services non disponibles sur le territoire ou encore d'ancrage territorial ou familial. En fonction des réponses, nous analyserons les différents freins. La partie suivante évoque les questions en lien avec l'emploi. A savoir, les types de contrat de travail recherchés par les jeunes, la durée du temps de travail souhaitée, les entreprises disponibles sur leur territoire ou encore la capacité à sortir de leur territoire pour travailler ou se former. Dans la dernière partie, nous cherchons à identifier s'ils ont connaissance des services pour l'emploi ou des dispositifs existants en matière d'insertion socio-professionnelle en mesure de les accompagner dans leur projet professionnel. Ces questions permettent de faire le lien entre les freins identifiés des jeunes et les solutions existantes.

Le questionnaire a été établi sur Microsoft Forms. Les résultats ont été extraits sur une base Excel (annexe 7 – résultats base complète, extrait). Les graphiques disponibles sur Microsoft Forms ont servi de repère à partir des 31 réponses (annexe 8 – graphiques questionnaire extrait).

Nous avons retravaillé les réponses pour ne conserver que celles correspondant à l'échantillon cible. La base de données de résultats obtenue a permis de créer des graphiques croisés dynamiques (annexe 9 – extraction résultats base ajustée).

Au cours de notre démarche, nous avons obtenu deux objections à la diffusion de notre questionnaire auprès du public jeunes des territoires se trouvant en zone rurale. Les résultats obtenus ne correspondent pas aux réponses attendues. Les 21 réponses retenues ne peuvent pas

constituer un échantillon représentatif. A ce stade de la recherche, nous avons orienté notre méthode vers une démarche plus qualitative que quantitative en augmentant le nombre d'entretiens. Les données qualitatives sont donc plus conséquentes que les résultats quantitatifs.

Le guide d'entretien

A partir du questionnaire diffusé en ligne, nous avons élaboré un guide d'entretien (annexe 10 – guide d'entretien) établi sur Word qui s'adresse à la cible de notre recherche soit les jeunes vivant en zone rurale du sud de la Sarthe. Nous avons posé des questions qui recourent celles du questionnaire tout en laissant la place à l'interlocuteur d'apporter des informations complémentaires auxquelles nous n'aurions pas pensé.

Avant de procéder à l'entretien, nous avons demandé l'autorisation écrite des participants (annexe 11 – autorisations d'enregistrement) en leur indiquant qu'il serait enregistré pour retranscription dans le mémoire.

Après une brève présentation de l'objet de l'enquête, nous avons présenté les différents thèmes qui seraient abordés au cours de l'entretien. A savoir, « l'aménagement de votre territoire d'un point de vue habitation et transports », « les nouvelles mobilités existantes pour vous déplacer », « les difficultés que vous pouvez rencontrer pour trouver un emploi ou une formation », les différents acteurs qui peuvent vous aider ». Cette préconisation est faite puisque nous nous adressons à un public non habitué aux termes utilisés ni à la démarche d'entretien en général. Le guide d'entretien est composé de questions générales portant sur les thèmes abordés.

En premier lieu, nous leur demandons de nous parler de leur territoire. En fonction de leur réponse, nous prévoyons des questions complémentaires telles que « pensez-vous que vous pouvez vous déplacer comme vous voulez sur votre territoire ? ». Si le jeune n'arrive pas à répondre à la question malgré cette précision, nous clarifions avec une troisième question portant sur le même thème. Nous appliquons la même méthode pour les quatre thèmes prévus dans les hypothèses. A la fin de l'entretien, une question invite l'interlocuteur à s'exprimer sur des éléments que nous n'avons pas évoqués et qu'il souhaiterait aborder. Cette conclusion nous permettra d'abonder les entretiens avec les professionnels le cas échéant.

Extrait du guide d'entretien

Thématiques	Questions principales
L'aménagement du territoire	Pouvez-vous me parler de votre territoire, de votre secteur ?
Les nouvelles mobilités existantes	Si je vous parle de mobilité douce, à quoi pensez-vous ?
Les difficultés que vous pouvez rencontrer pour trouver un emploi ou une formation	En dehors des transports, qu'est-ce qui peut vous empêcher de trouver un emploi ?
Les différents acteurs qui peuvent aider à l'insertion	Savez-vous trouver de l'aide pour accéder à un emploi ou une formation ?

Les entretiens avec les professionnels

En parallèle du questionnaire et du guide d'entretien pour les jeunes, nous nous sommes entretenus avec les professionnels intervenant dans les différents secteurs d'activités portant sur les thèmes évoqués (annexe 11 – autorisations d'enregistrement). Nous avons croisé les propos récupérés lors de leurs entretiens avec les réponses au questionnaire et les entretiens réalisés avec les jeunes. Nous avons souhaité questionner les professionnels sur leur domaine d'intervention pour ensuite faire le lien avec les autres hypothèses formulées.

Enfin, nous avons utilisé des données secondaires empruntées des études parues au cours des deux dernières années. Les données sont issues du « diagnostic partagé du territoire de la Mission Locale Sarthe et Loir » paru en mai 2024, l'étude « ruptures au pluriel » réalisée par Trajectoire Reflex en 2022, le « panorama de la pauvreté dans les pays de la Loire » issu du dossier Insee Dossier Pays de la Loire n° 12 paru en octobre 2023 ainsi que l'étude « Jeunesse et mobilité : la fracture rurale », parue en mai 2024.

Les entretiens avec les jeunes et les entretiens avec les professionnels ont été retranscrits la plupart dans leur globalité (annexe 12 – 3 retranscriptions des entretiens jeune et professionnels) excepté un professionnel pour qui nous n'avons pas eu l'autorisation (annexe 13 – mail de refus de retranscription). Les principaux verbatims ont été consignés dans un tableau de synthèse par entretien et par hypothèse (annexe 14 – tableau de synthèse des entretiens) qui sert à présenter les résultats qualitatifs.

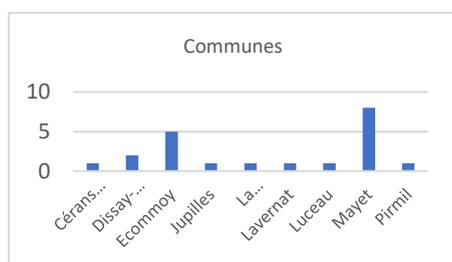
Résultats et analyse des résultats

Les données collectées sont déclaratives et donc subjectives autant pour le questionnaire que pour les différents entretiens réalisés. Elles n'engagent que les répondants.

Pour rappel, l'échantillon retenu pour les résultats du questionnaire est composé de 21 personnes dont 15 femmes et 6 hommes âgés entre 16 ans et 28 ans avec une moyenne d'âge de 21.41 ans. 2 jeunes sont mineurs et 19 majeurs.

4 jeunes ont répondu à l'entretien semi-dirigé dont 3 du dispositif Pro'pulse prépa-apprentissage d'Apprentis d'Auteuil (1 femme et 2 hommes) et une femme en emploi. Ils ont entre 17 et 23 ans avec une moyenne d'âge de 18.75 ans. Ils sont domiciliés sur les communautés de communes Sud Sarthe, Loir Lucé Bercé et Val de Sarthe.

Les jeunes répondants sont domiciliés sur les communes de Cérans-Foulletourte, Dissay-sous-Courcillon, Ecommoy, Jupilles, La Chartre sur le Loir, Lavernat, Luceau, Mayet et Pirmil. Une grande partie vit à Mayet ou Ecommoy.



13 jeunes âgés de 16 à 22 ans vivent chez leur parent (8 femmes de 16 à 22 ans et 5 hommes de 16 à 18 ans), 8 jeunes (7 femmes de 22 à 28 ans et 1 homme de 18 ans) déclarent ne plus y vivre. Deux femmes de Pirmil et Ecommoy ont un enfant et les élèvent en couple. Un enfant est en bas-âge et nous n'avons pas d'information pour le second. Les deux enfants sont toutefois confiés à un assistant maternel. L'une des femmes a su identifier les MAM ¹² en tant que mode de garde.

Près de 43% des répondants se situent dans la moyenne au niveau de la situation financière. Ils avaient le choix dans une fourchette de 1 à 5, 1 étant une situation critique et 5 une très bonne situation financière. Deux ont une situation difficile voire critique dont un jeune qui réside

¹² MAM : Maison d'Assistants Maternels. Structures de garde d'enfants plus petites que les crèches, qui se rapprochent davantage d'un cadre familial que d'une structure institutionnelle. Elles sont animées par des assistants maternels qui travaillent en groupe pour offrir une prise en charge personnalisée et de qualité aux enfants. Source Google

encore au domicile parental. Une femme avec un enfant estime avoir une bonne situation financière. Elle est en emploi.

A la question « quels sont les modes de garde d'enfants disponibles près de chez vous ? », les répondants pouvaient choisir plusieurs réponses. Le nombre de réponses est donc supérieur à l'échantillon. 7 jeunes « ne connaissent pas les modes de garde disponibles près de chez eux » et deux estiment « ne pas en avoir ». Les 12 autres citent tous « les assistants maternels » dont six d'entre eux qui citent « les crèches ». Il est ajouté « baby-sitting et centre de loisirs » par un répondant en tant que mode de garde.

A la question « quelle est votre situation face à l'emploi ou la formation ? », le total est supérieur à l'échantillon. Les répondants pouvaient se trouver au maximum dans 3 situations en même temps. Les options étaient « l'emploi », « la formation », « le suivi par la Mission Locale », « le suivi par France Travail », « être scolarisé ou étudiant », « en dispositif d'insertion », « en service civique », « en stage », « en activité indépendante » ou « autre ». 7 jeunes déclarent être en emploi et autant sont scolarisés. 4 jeunes sont suivis par la Mission Locale dont un également par un dispositif d'insertion, 1 jeune est en formation, 1 jeune se déclare en activité indépendante et 1 jeune cumule un emploi en étant soit scolarisé ou étudiant et déclare également être en activité indépendante.

A la question « lorsque vous rencontrez des difficultés, à qui vous adressez-vous ? » les résultats sont supérieurs à 100 % puisque les jeunes peuvent faire appel à plusieurs personnes. 15 jeunes disent « demander de l'aide à leur parent » (71.43 %) et 7 « auprès des membres de leur familles ». 10 jeunes « se débrouillent seuls » dont 3 jeunes pour qui c'est la seule solution (2 femmes de 22 et 28 ans, 1 homme de 18 ans). Deux répondants indiquent « autre » dont une personne qui répond « je cherche sur internet ».

La question « diriez-vous que vous savez effectuer les démarches suivantes en ligne » indique un nombre supérieur à l'échantillon, les réponses étant cumulables. Tous déclarent savoir utiliser le numérique pour au moins une démarche. Même si les résultats sont assez proches, nous notons que les jeunes savent davantage faire « une lettre de motivation » (20), « un cv »¹³ (20) ou « rechercher un trajet » (19) ou « répondre à un emploi » (17). La proposition « compléter une demande d'aide au logement » reçoit moins de réponses (10). 14 jeunes savent

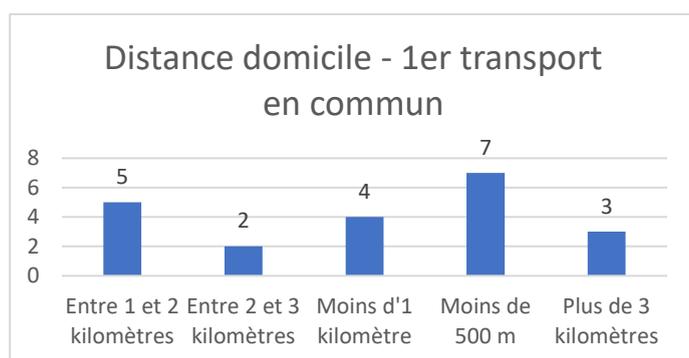
¹³ CV : curriculum vitae

« rechercher un appartement ou une maison ». 13 jeunes savent « rechercher un emploi » et 15, « des informations sur une entreprise ».

Lorsque l'on demande aux jeunes « comment vous déplacez-vous ? », les répondants avaient plusieurs options cumulables. Les premières mobilités sont « la marche » et « la voiture » (15 réponses/21). Pour 6 d'entre eux, la voiture est le seul moyen de se déplacer. Un jeune indique uniquement la marche. 8 jeunes utilisent « le train », 7 sont « transportés par la famille », 4 jeunes disent prendre « le tram ». Une jeune femme de 16 ans qui n'a aucun permis, prend le « car scolaire ». Un jeune se déplace « en scooter ». Deux jeunes se servent des mobilités douces (1 « trottinette électrique » et l'autre le « vélo électrique »). Quatre jeunes utilisent le « covoiturage » (1 femme de 22 ans et 1 homme de 18 ans. Les deux possèdent le permis de conduire B). Nous avons ensuite questionné les jeunes sur leur situation face à la mobilité. Les réponses sont supérieures à l'échantillon, un jeune pouvant cumuler plusieurs options. 10 jeunes « ont le permis de conduire B » dont 2 ont un véhicule motorisé. Les mêmes qui utilisent le covoiturage. Ils habitent à Ecommoy et Luceau. 1 jeune a obtenu « l'attestation mobilité » et « dispose d'un scooter ». Un jeune possède un véhicule motorisé, il n'a pas le permis et indique dans la réponse autre « je vais passer le BSR (AM¹⁴) bientôt ». 7 jeunes n'ont « aucun permis ». L'un d'eux « ne souhaite pas en passer ». Il estime « être vraiment trop con donc c'est dur ». Il rejoint un autre jeune qui à l'AM mais ne veut pas passer le permis de conduire.

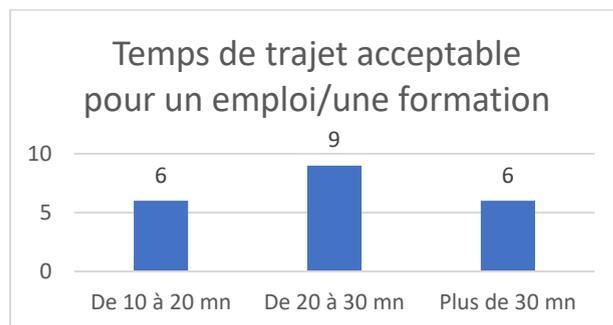
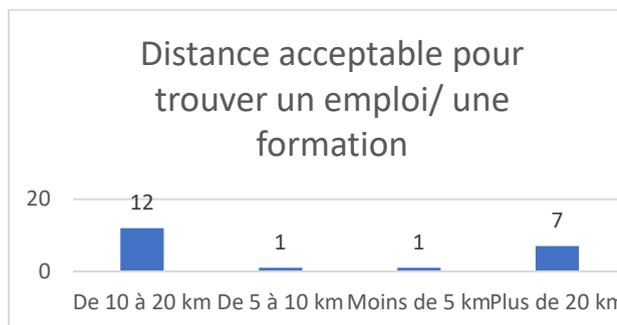
Lorsque que l'on demande aux jeunes de citer les transports à leur disposition, les réponses qui reviennent sont « bus scolaire ALEOP, train, SETRAM et SNCF, TIS ».

A la question « A quelle distance se trouve le premier transport en commun par rapport à votre domicile ? », 7 jeunes disposent d'un moyen à « moins de 500 mètres ». 5 se situent « entre 1 et 2 km », 4 à « moins d'un kilomètre » alors que 3 sont « à plus de 3 kilomètres ».

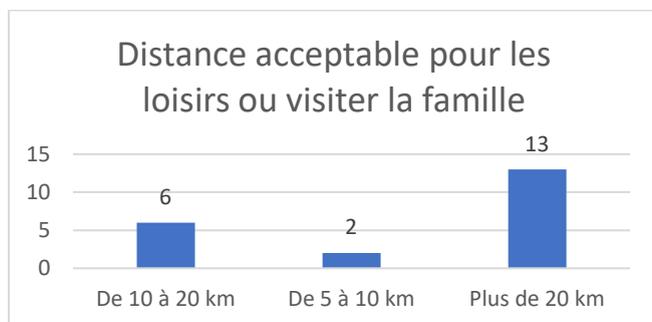


¹⁴ AM = Attestation Mobilité. Obligatoire pour conduire un véhicule deux roues. Avant appelé BSR : Brevet de Sécurité Routière

Ensuite, à la question « quelle distance par rapport à votre domicile êtes-vous prêt à effectuer pour un travail ou une formation chaque jour (aller simple) ? », un jeune accepte de parcourir « moins de 5 kilomètres » et un autre « entre 5 et 10 km ». 12 jeunes sont prêts à se déplacer « entre 10 et 20 km » et pour 7 d'entre eux, le parcours peut s'allonger à « plus de 20 kilomètres ». Pour effectuer ce trajet, 9 jeunes acceptent d'y passer « entre 20 à 30 mn », 6 d'entre eux « plus de 30 mn » et autant peuvent faire « moins de 10 mn ».



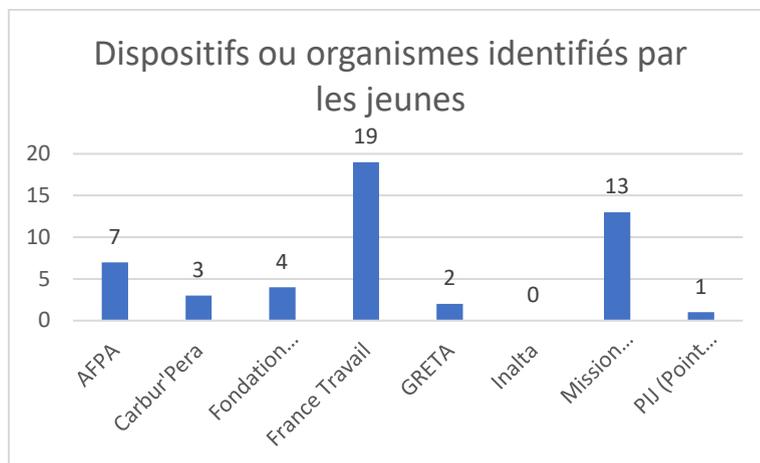
Concernant la distance acceptable pour les loisirs ou rendre visite à la famille, 13 jeunes acceptent de parcourir « plus de 20 km », 6 « entre 10 et 20 km » et 2 « entre 5 et 10 km ».



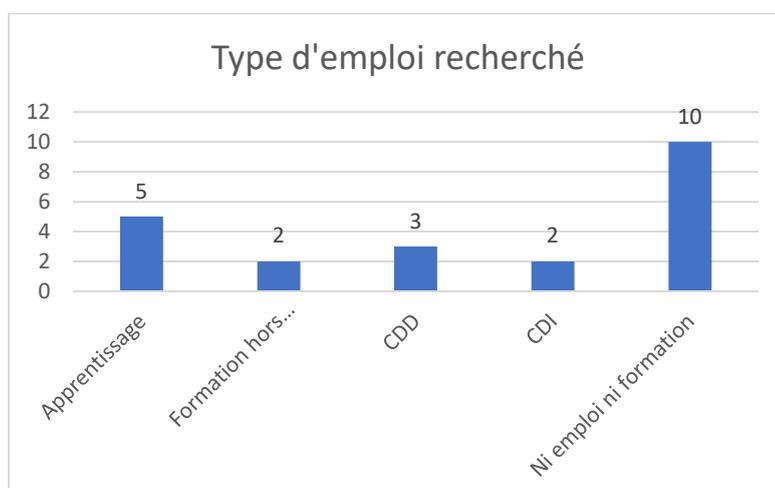
A la question « selon vous, en dehors des transports, qu'est-ce qui peut freiner votre recherche d'emploi ou de formation ? », le premier frein est le souhait de « rester proche de sa famille » dont 3 choisissent uniquement cette réponse. Trois jeunes disent « ne pas avoir d'argent pour se déplacer », 2 jeunes « préfèrent rester chez eux », un jeune « doit aider ses parents à la maison ». Un jeune indique vouloir à la fois « rester proche de sa famille », « ne pas trouver d'emploi ou de formation proche de son domicile » et « ne pas être concerné car déjà en emploi ». Un jeune déclare comme frein : « ne pas avoir envie ». 7 jeunes sont « en emploi » et n'identifie « pas de freins ». Les propositions « j'ai des enfants à charge », « j'ai des problèmes de santé/handicap » et « autre » n'ont pas été choisies.

A la question « diriez-vous que vous connaissez les organismes ou dispositifs suivants ? », les jeunes avaient plusieurs propositions possibles et cumulables, à savoir : AFPA, Carbur'Pera,

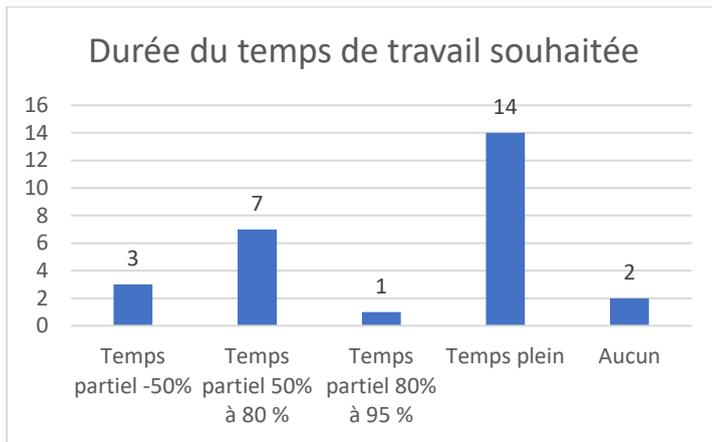
Fondation Apprentis d'Auteuil, France Travail, Greta, Inalta, Mission Locale, PIJ (Point Information Jeunesse) et « autre ». Parmi les déclarants, 19 citent « France Travail » dont 7 en seule réponse, 13 cochent la « Mission Locale » dont 2 en unique réponse. Ensuite, 7 connaissent « l'AFPA », 4 la « Fondation Apprentis d'Auteuil », 3 « Carbur'Pera » et 2 indique le « Greta ». Les propositions « Inalta » et « autre » n'ont pas été choisies. 9 ont déclaré avoir été « en contact avec l'un d'eux ou plus ». 12 répondent « non » dont un qui cite la Mission Locale en tant que contact. Les Services Publics de l'Emploi sont à nouveau cités en priorité : France Travail (6) et Mission Locale (5).



Pour les questions relatives au type d'emploi recherché, c'est une question à choix multiples. Le total dépasse le nombre de participants. 9 jeunes déclarent « ne chercher ni emploi ni formation » dont 7 qui sont déjà en emploi. 5 jeunes « recherchent un apprentissage » dont 4 uniquement ce type d'emploi. 2 jeunes « recherchent une formation hors apprentissage », 3 veulent « un CDD » et 2 jeunes « un CDI ». Une jeune femme de 18 ans a indiqué dans la réponse « autre » les jobs d'été. Elle est scolarisée ou étudiante et n'a pas le permis.

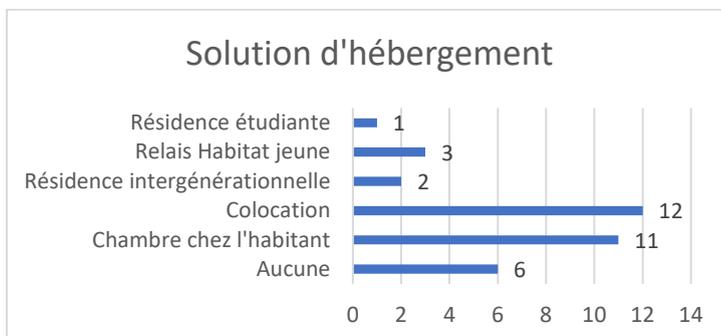


Les jeunes avaient la possibilité de choisir une durée du temps de travail souhaitée. Les réponses sont cumulables. 14 jeunes recherchent un « temps plein » dont 10 qui ne veulent que cette modalité. 7 jeunes acceptent un « temps partiel entre 50 % et 80 % » dont 3 uniquement cette proposition. 3 jeunes toujours scolarisés ou étudiants acceptent de « travailler à moins de 50 % ».

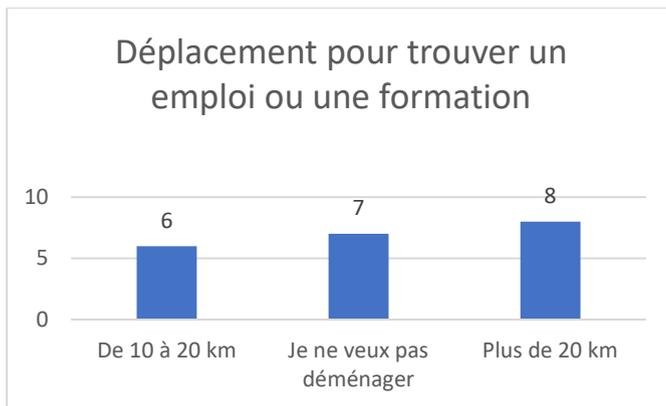


Dans les précisions, les jeunes ont été en mesure de citer des entreprises proches de leur domicile qu'ils connaissent : « Boulangerie Rottier, transport Brocherieux, Apart'Hotel, Pusterla, HB2 roues, Garage Renault, Garage premier, Agrial, Boulangerie Lenoir, Boulangerie Huet, Adine, Mac Do. La majorité des jeunes a choisi de vivre en zone rurale. Nous notons 17 jeunes contre 4 qui n'ont pas demandé.

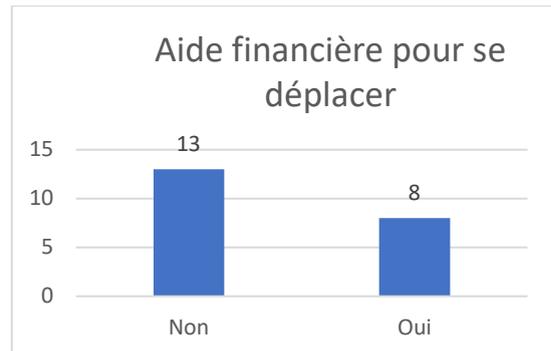
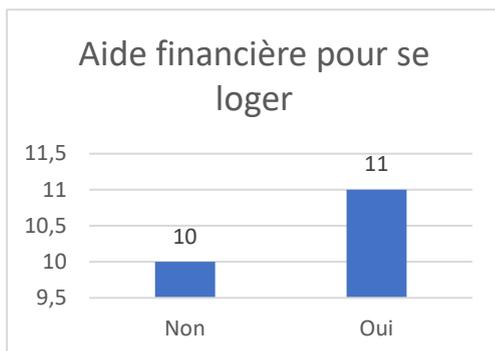
A la question « Connaissez-vous les solutions suivantes pour faciliter votre recherche d'habitation ? », les jeunes avaient le choix entre « le relais habitat jeune », « la chambre chez l'habitant », « la colocation », « la résidence intergénérationnelle », « aucune solution » ou « autre ». 12 jeunes citent « la colocation » dont 2 en unique solution. 11 jeunes choisissent « la chambre chez l'habitant » dont 2 en unique solution. 3 jeunes désignent « le relais habitat jeune », 2 « la résidence intergénérationnelle ». Une étudiante a précisé dans « autre » la résidence étudiante. 6 jeunes ne connaissent « aucune proposition ».



A la question « si vous deviez déménager pour trouver une formation ou un emploi, quelle serait la distance maximum acceptable ? », les jeunes avaient le choix entre 4 distances ou l'option « je ne veux pas déménager ». 6 jeunes acceptent de déménager « entre 10 à 20 km » de chez eux. 8 se disent prêts à partir à « plus de 20 km ». 7 jeunes « ne veulent pas déménager ». Aucun jeune n'a choisi l'option « moins de 5 km ».



Lorsque nous demandons aux jeunes s'ils connaissent « les aides financières pour se loger » et la seconde « pour se déplacer », nous constatons que les jeunes connaissent davantage la première que la seconde. 11 jeunes déclarent connaître les aides financières pour se loger contre 8 jeunes qui connaissent les aides financières pour se déplacer.



Le questionnaire en ligne dresse le profil des jeunes des zones rurales de la Sarthe. Il donne un regard sur les besoins et ressentis vis-à-vis de la mobilité sur leur territoire. Nous avons ensuite procédé à l'analyse des entretiens selon nos hypothèses. Les verbatims appartiennent aux personnes interviewées.

L'aménagement du territoire limite la mobilité des jeunes pour trouver une formation ou un emploi

Des transports absents ou insuffisants

Nombreux sont ceux qui nous ont fait part d'un manque de transports ou d'inégalités selon les zones rurales. Les lignes sont centrées en général pour aller au Mans « *La problématique c'est la desserte train puisque ce n'est pas équitable sur le territoire. ... ça va vers le Mans quoi. ... si on prend le sud Sarthe si j'habite au Lude je veux aller à Ecommoy c'est compliqué. la problématique du sud, elle est à peu près identique dans le Nord...* » E2. Lorsqu'il y a une gare dans la commune c'est plus simple « *Au moins, à Mayet, au niveau de la mobilité on a le train qui s'arrête le matin midi et le soir...* » E3. Malgré la présence d'une gare ferroviaire, l'éloignement par rapport au domicile nécessite une multimodalité « *Il n'empêche que pour accéder à une gare, il faut prendre la voiture, poser la voiture, prendre le train* » E4. Certains jeunes se trouvent en zone blanche avec une absence totale de transports en commun « *Entre Château du Loir et Le Lude, on a rien en transport. Entre La Chartre et Le Lude y'a pas de ligne de train... Pour effectuer le Lude - La Flèche, on est obligé de passer par le Mans.* » E11. D'autres jeunes se situent entre des zones très rurales avec peu de transports et d'autres proches de grandes villes facilitant ainsi les déplacements en transport en commun. « *Je pense qu'il y a des volontés, ...ça manque terriblement de pistes cyclables Parce que nous, on est sur un territoire qui est un peu particulier, qui est un peu coupé en 2, on va dire toute la partie Nord du territoire est plutôt sur le bassin de vie du Mans. Le Sud du territoire, plutôt sur un autre type de bassin de vie qui est plutôt rural.* » E12. Un jeune confirme ses difficultés au quotidien pour se déplacer. « *Mon village à Dissay y a pas de train, il y a pas de bus, le seul bus c'est le bus scolaire. C'est pas forcément pratique. On est en sans mobilité. Toujours. C'est pas aménager pour nous donc c'est sur la départementale.* » E14. Un autre jeune prend les transports à sa disposition et estime avoir le choix « *pour l'instant j'ai pas grand-chose à par le train et la voiture si on peut m'emmener...j'ai pas le permis. Du coup je peux pas aller où je veux mais la plupart du temps je prends le train et puis je peux aller jusqu'au Mans ou à tours J'ai beaucoup de choix* ». E16. Lorsqu'ils sont proches des grandes villes, la mobilité est plus pratique « *j'habite Cérans-Foulletourte, au milieu de la Flèche, Le Mans, deux plus grandes villes du sud et du nord de la Sarthe. Il y a la ligne de bus qui passe une fois le matin, une fois le soir.* » E13.

L'aménagement du territoire au regard de la loi d'orientation des mobilités (LOM)

Les inégalités constatées sur le territoire en matière d'aménagements relèvent de la compétence mobilité, redistribuée dans le cadre de la loi LOM¹⁵. Celle-ci est interpellée dans sa répartition et son démarrage dans les EPCI¹⁶ :

« La compétence mobilité c'était une compétence régionale qui est passé en compétence intercommunale maintenant. Il y a pas de tissage ou de réseau aujourd'hui entre commune ou de réseau organisé. » E3. Les décisions à prendre selon les parties interrogent « ... ça veut dire articuler la logique de la Communauté de communes parce qu'il y a des voies qui sont de la compétence de la commune, des voies qui sont de la compétence de la Communauté de communes, des voies qui sont de la compétence du département avec la région » E5. Là, ou d'autres font le constat que la mobilité ne peut pas être gérée uniquement par les services de l'État et qu'il faut laisser le temps d'installer la compétence sur le territoire « ...on attend que ce soit la Communauté de communes qui mette le bus. La loi l'a acté...les EPCI sont tout juste en train de s'en emparer. ... » E2.

Des propositions sont faites pour acter le droit à la mobilité prévu par la loi LOM et des financements sont prévus pour inciter à une mobilité solidaire. *« Si on voulait être très simple dans le champ de la mobilité, la compétence elle est partagée entre Le Conseil régional et les EPCI en tant qu'autorité organisatrice des mobilités... si les EPCI se sont maintenant toutes dotées maintenant de la compétence mobilité en pays de la Loire, très peu, en fait, ont actionné réellement la mise en place de poste de chargé de mission ... ». La sécurisation des voies de circulation est évoquée par les personnes comme insuffisante « Le gros problème sur notre territoire, c'est la question de l'infrastructure ... la voie d'accès, c'est une rocade à 2 fois 2 voies où on roule entre 90 et 110 qui n'est absolument pas sécurisée » E5, « Et puis je trouve que les pistes cyclables sont quand même pas trop encore sécurisées. » E2.*

La mobilité du lycée à l'emploi sur le territoire

Les jeunes scolarisés en lycée connaissent le car scolaire ou le train. Dès qu'ils veulent poursuivre les études ils sont obligés de s'adapter ou quitter leur commune *« si on veut poursuivre les études, on est obligé de partir du territoire...La mobilité peut être, elle va avoir une importance pour les jeunes autour des questions de l'apprentissage...Ils ne trouvent pas sur le territoire et ils sont obligés de bouger... » E12.* Le même constat est fait pour les jeunes

¹⁵ LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

¹⁶ EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

décrocheurs ou de jeunes adultes qui cherchent une formation « *Peu de formation continue pour adulte, pour des jeunes qui seraient décrocheurs, qui auraient arrêté leurs études, en délocaliser, on est très pauvre et très peu de formations sont délocalisées sur le territoire donc ça demande une mobilité...* » E11. Pour se rendre au travail, les transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires atypiques « *Le matin ou en 3*8 quand il fait nuit, qu'il faut que j'aille à l'usine, c'est un peu compliqué* » E2. Il est constaté que « *le territoire est dynamique* » E10 et « *Les entreprises cherchent des solutions* » E8. Elles recrutent dans différents secteurs d'activité : « *l'agriculture, ça reste un secteur porteur, l'emploi saisonnier des fois ça peut déboucher sur l'emploi pérenne. Le maraîchage, le castrage de maïs à partir de 16 ans, la restauration le service en cuisine...* » E8.

L'importance du permis de conduire en ruralité

Souvent, les jeunes obtiennent le permis de conduire, une voiture, en sortie de scolarité « *Le permis arrive un peu tard. En terminale, généralement au printemps, ils ont le permis.* » E10. D'autres choisissent de passer l'attestation mobilité pour conduire un scooter. « *Je n'ai pas le permis de conduire, j'ai le permis AM. C'est le nouveau nom pour le BSR, donc tout ce qui va être voiture sans permis et scooter* » E14. Il peut s'agir d'une question financière « *ça a un impact avant de choisir quel permis on prend...y a des stratégies. Le permis B ... est autour de 2000 € voire plus* » E2. Au regard du coût du permis de conduire, le territoire œuvre pour aider les jeunes à l'obtenir « *Il existe des aides sur le secteur Sablé et la Flèche : le permis citoyen, c'est une aide financière en contrepartie d'heures de bénévolat qui est proposé à certains jeunes. On a également pour tout le monde le compte CPF, le permis à 1 €.... le développement des auto-écoles en ligne qui offrent des forfaits.* » E11. Quand les jeunes ont le permis de conduire B mais pas de véhicule, ils peuvent louer un véhicule auprès de Carbur'Pera, plateforme de mobilité en Sarthe ... « *Carbur loue des véhicules avec un système de livraison sur le territoire. Les voitures, ils viennent les chercher* » E2.

L'émergence de nouvelles mobilités facilite l'insertion économique des jeunes vivant en zone rurale.

Les mobilités douces et l'écomobilité

Les jeunes interrogés sont capables de citer des mobilités douces et la première est la marche, quand nous demandons quel transport ils utilisent « *Ben rien du tout, mes pieds (rires)* » E15,

parfois après en avoir expliqué la définition : « *La marche, le vélo, vélo électrique, trottinette* ». E13, « *Je pense que la marche est incluse dedans aussi.* » E14. « *Le vélo, les trottinettes électriques, ... je vois que ça, c'est les seuls qui me sont venus en tête* ». E16.

Un travail est mené dans le cadre du Pacte des Solidarités pour encourager la mobilité solidaire. « *A partir de 2020, a été ajouté un volet complémentaire à la stratégie de prévention et lutte contre la pauvreté sur la question de la mobilité solidaire, la définition de ce que l'on qualifie d'offre socle de mobilité solidaire parce qu'on considère que potentiellement l'offre de mobilité solidaire, elle est presque infinie. ... On ne peut pas définir la totalité des besoins de mobilité solidaire sur l'ensemble d'une région comme les Pays de Loire, mais on va essayer de s'allier, prioriser les enjeux en définissant ce qu'est une offre socle...* » E6.

Toutefois, les transports en commun sont remis en cause en termes de disponibilités, parfois un train le matin et le soir avec des horaires pas toujours fiables ou des imprévus « *Les services sont bien moins accessibles, la multimodalité, est toujours variable et pas toujours fiable. Et donc du coup y a cette question de d'incertitude, parce que si vous ratez le bus au retour, en fait, vous n'êtes pas chez vous, quoi ? Et donc en fait y avait que lui c'était fini...* » E2.

En revanche, d'autres propositions sont faites par les professionnels pour faciliter la mobilité de manière collective : un établissement « *assure un service pour les jeunes qui arrivent à la gare du Mans tous les lundis matins. C'est un salarié qui va les chercher en fonction des groupes, soit un ou 2 salariés. Ça fait Mayet – Ecommoy. Pareil, le vendredi. Il y a beaucoup de parents qui viennent chercher l'enfant ...* » E10.

Les entreprises prennent également en compte les besoins en mobilité de leurs salariés en facilitant leur déplacement en covoiturage « *Y avait eu du covoiturage calé sur les horaires d'équipe. On est dans tel voiture, on vient du Mans où on est dans telle équipe à telle heure. Et le service RH fait attention de pas détricoter les covoiturages en fonction.* » E8. Pour la scolarité, les parents transportent également les enfants de cette manière « *Pour éviter les allers-retours, les parents font du covoiturage* » E10. Selon les situations personnelles de chacun, le covoiturage peut avoir des inconvénients « *Le covoiturage reste quelque chose de pratique mais pas encore intégrer et je dirais aussi surtout pour les jeunes. Ça veut dire aussi rencontrer d'autres personnes et c'est pas facile avec le public qu'on accompagne* » E11. De même, « *Il y a une restriction de la liberté sur le covoiturage... mais qui est de dire quelle liberté je maintiens lorsque je suis contraint par l'horaire de l'autre... L'échelle d'une zone d'activité, c'est difficile de faire concorder les horaires d'équipe ou pas d'une population donnée sur un lieu donné ...* »

E11. En matière de mobilité douce, un acteur préfère mettre en avant l'autopartage « L'autopartage est plus réalisable et du coup ça vient de l'entreprise et non pas de l'individu » E11.

L'hébergement temporaire chez l'habitant

La mobilité « est un terme extrêmement pudique quand on est en ruralité, ce dont on parle c'est d'assignation à résidence, d'incapacité à bouger. Mon enjeu c'est de faire en sorte qu'importe le territoire, que le jeune en question, il grandit, il ait la capacité à choisir, à construire sa vie »

E4. Cela fait écho avec un jeune qui a retenu en mobilité douce l'hébergement chez l'habitant « Si je te parle de mobilité douce, tu penses à quoi ? ...Bah on peut peut-être prendre une chambre sur l'habitant. C'est ou un truc comme ça sera pas mal si c'est sur le Mans ou Tours, ça m'éviterait de faire la route tous les jours. » E16.

L'Habitat jeune « Le Flore » a la compétence de l'hébergement temporaire chez l'habitant. Des conventions sont signées pour agir dans les territoires. Cette offre « *c'est en fait une nouvelle relation qui s'est introduite non pas dans le foyer du Flore mais dans le foyer des habitants...l'offre à HTH qu'on amène, elle amène beaucoup de souplesse, de flexibilité parce qu'on contractualise à la nuitée. Dans les demandes HTH on va favoriser ces jeunes contraints à la mobilité et à la problématique du double logement... l'idée première c'est de quand même rapprocher au plus près du lieu d'entreprise ou de formation le jeune* ». E9. Débutée dans le Pays Sabolien puis à la Flèche, l'offre ne trouve pas toujours son public : « *...Loir Lucé Bercé où ça peine un peu parce que l'emploi est très disséminé parce que ce sont de toutes petites entreprises. Et parfois, la proposition est trop proche des grandes villes « on a passé une convention avec HTH depuis le 1/10/2023 donc c'est tout récent. ... Les résultats ne sont pas hyper probants... on est tellement en proximité du Mans que l'appétence des jeunes est d'avoir un logement plutôt en ville que sur des territoires ruraux, ... » E5.*

L'hébergement chez l'habitant ne semble pas résoudre les situations intercommunales proches « *... c'est fait pour héberger des jeunes qui viennent de plus loin. Et nous, nos jeunes du territoire. Ben la problématique, ... tu habites à Saint Biez en Belin, ton apprentissage, il est à Marigné-Lailly, il faut que tu te déplaces donc c'est vélo, mobylette. » E12.*

La précarité financière et matérielle réduit le capital de mobilité des jeunes voulant s'insérer dans la société économique

La précarité et la pauvreté en zone rurale sarthoise

Les institutions politiques continuent le travail pour lutter contre la pauvreté et la précarité : « *Le pacte des solidarités ... lutte contre la pauvreté des enfants et des jeunes et avec une volonté de territorialiser* » E6. En Sarthe, l'éloignement du domicile au travail de plus en plus fréquent implique des dépenses supplémentaires « *pour objectiver un certain nombre de besoins complémentaires y compris pour les jeunes...il y a des difficultés, y compris psychologiques, on a aussi une distance à l'emploi qui s'est quand même accrue, ... un choix d'arbitrage entre se chauffer, mettre de l'essence dans sa voiture ou se nourrir* » E6. Cela est lié à l'achat de véhicule d'occasion qui engendre d'autres frais « *non seulement elles sont précaires, mais en plus elles paient des biens et services plus chers ...un surcoût d'une assurance comme c'est souvent le cas pour les situations de précarité, mais on retrouve aussi des cas de véhicules plus anciens qui coûtent plus chers.* » E6. La pauvreté est bien présente et montre qu'elle peut bloquer l'insertion : « *c'est loger, c'est nourrir, c'est éduquer, c'est instruire...favoriser l'insertion professionnelle des jeunes par le logement...c'est quand même dommage, il y a beaucoup d'apprentissages qui ne sont pas pourvus parce qu'il y a des freins à la mobilité* » E9.

L'économie freinée par la précarité des services

Les communes par le biais des CCAS¹⁷ entre en action pour aider les citoyens, ainsi lorsque les familles dont les jeunes sont en situation de pauvreté, des aides alimentaires sont apportées et viendront libérer des ressources pour la mobilité « *Pour les bénéficiaires de l'épicerie solidaire qui est au Lude on a des difficultés parfois pour y aller pour les frais d'essence donc déjà ne serait-ce que pour le rendez-vous avec l'assistante sociale pour adhérer* ». E3.

La recherche d'emploi est complexifiée par les difficultés financières et de garde, il faut « *trouver une solution financièrement parce qu'ils arrivaient plus à payer leur loyer donc d'abord trouver un logement moins cher puis derrière d'avoir des difficultés pour faire garder les enfants ...* » E3. Les parents en démarche d'insertion économique rencontre des difficultés liés au services disponibles sur le territoire « *comme on disait aux dames qu'on accompagnait de venir au Mans ? 'Bah je peux pas faire garder mes enfants'. Bon Ben là, ça veut dire que la*

¹⁷ Centre Communal d'Action Sociale

personne est complètement isolée aussi dans son territoire... » E7. Toutefois des réponses existent sur les territoires « Pour les jeunes parents-enfants il y a l'accompagnement à la parentalité, tout ce qui est le centre social. Il y a une animatrice famille... On a des crèches à Moncé, Ecommoy. Il y a quelques MAM¹⁸ sur le territoire. » E12.

Le coût d'accès à l'emploi

Avant d'accepter un emploi ou une formation, les jeunes réfléchissent en logique économique « *l'étude de coûts d'accès à l'emploi c'est qu'il y a une difficulté d'accéder à un certain nombre de choses parce qu'on calcule nécessairement combien ça va coûter d'y accéder...sur une logique extrêmement homo economicus quoi... on va arbitrer par rapport à un risque, une opportunité ... » E4. Le rapport gains/dépenses n'est pas forcément rentable pour une personne dont le domicile est éloigné de son travail « Ce n'est pas parce que les gens ne veulent pas bosser, ils ne vont pas dans le bassin d'emploi qui est à 30 kilomètres aller et 30 kilomètres retour, c'est parce que potentiellement le fait d'y aller et tous les frais induits coûtent plus chers que le salaire qui nous est versé. » E4. De plus, l'accès à l'emploi ou la formation nécessite de pouvoir se vêtir de manière correcte et les jeunes comme les moins jeunes n'ont pas toujours les moyens financiers de recourir à ses dépenses « les publics qu'on accompagne sont souvent en grande précarité. ils vivent avec moins de 80 % d'entre eux, vivent avec moins de 1000 € de ressources par mois. Il a pas forcément les moyens de s'acheter la tenue idéale pour aller se présenter en entretien de recrutement » E7. Enfin, la décohabitation pour les jeunes est synonyme de frais supplémentaires avec en début de carrière, des emplois souvent précaires « Des jeunes qui ont déjà décohabiter mais qui sont sur un parcours incertain d'emploi en cumulant les CDD. ...en sachant qu'il y a des jeunes en plus qui vivent sans soutien familial, donc là on peut arriver à des ruptures de contrat prématurée parce qu'ils peuvent plus suivre et économiquement... » E9. Lorsqu'ils veulent bouger « il faut trouver un logement et que si on n'a pas de moyen de locomotion à côté, ... il pourra pas arriver en zone rurale pas parce qu'il n'est pas intéressé par le travail, mais parce qu'il y a tous les frais à côté qui se rajoutent... » E1.*

¹⁸ Maison d'Assistants Maternels

La motivation des jeunes en zone rurale freine l'accompagnement des structures pour leur insertion

Ancrage territorial ou assignation à résidence

Les jeunes ne sont pas tous prêts à quitter le domicile familial et se conforte dans la reconnaissance qu'ils ont sur leur territoire : *« on a plutôt tendance à se projeter dans ...ce qu'on connaît le mieux, on a plutôt tendance à se dire que c'est là-dedans qu'on en tirerait mieux son épingle. ... il va choisir son orientation en fonction de ce qui est disponible ... il ne va pas choisir parce que ça l'intéresse » E4.* De plus, *« y a des jeunes ...qui restent dans leur petit cocon. C'est à dire leur zone de confort et de sécurité... » E5.* Cet ancrage est constaté par un acteur *« L'ancrage et l'attachement à la famille. On a eu le cas d'une jeune qui a vécu une nuit chez l'habitant et c'était impossible pour elle de quitter sa famille. Elle avait 19 ans. Elle passe une nuit, ... c'était sa première expérience de décohabitation et qu'elle était pas prête. » E9.* Une jeune montre que son souhait *« C'est plus l'inverse. Trouver un emploi autour de mon domicile actuel, pas redéménager, rester aux alentours de Cérans. » E13*

D'autres jeunes acceptent de partir mais pas trop loin. Un besoin de retour aux sources est nécessaire : *« on va chercher un autre territoire, très peu dense mais pas trop loin et peut être un peu différent, ...Mais on ne va pas partir trop trop loin non plus ... » E4.* L'entretien E14 précise *« Pas forcément, mais définitivement faire des retours dans le cadre familial, au moins le week-end. Pour aller voir la famille, il faut que tu reviennes dans ton secteur. ».*

Peurs, manque de motivation ou de codes pour s'insérer ?

Le frein à la mobilité n'est pas toujours lié au transport ou la situation financière ou précaire des jeunes. Elle peut aussi être une question plus personnelle quand un changement s'opère : *« On est sur la motivité au sens peut-être non pas de motivation mais peut-être d'aller explorer les peurs aussi. ...C'est à chaque fois un défi... ce changement de vie, d'empêcher que lorsqu'un nouveau changement arrive, l'expérience, ça suffit pas à gérer le stress et à prendre la décision. » E11.* D'autres y voit un manque de motivation pour des emplois peu intéressants *« ils disent que le problème c'est la mobilité, mais des fois c'est plus facile de dire je trouve pas parce que je suis pas mobile... des postes à pourvoir qui sont pas attractifs. ...des horaires atypiques... » E2* ou encore *« les jeunes ils veulent rien faire, on n'arrive pas à trouver, on arrive pas à trouver les jeunes, ils veulent plus bosser, ils veulent pas travailler le dimanche. » E5.* Les différentes personnes ayant répondu aux entretiens relèvent toutefois une situation inverse avec un blocage : *« on sent qu'ils sont mobilisés... Y a toujours une bonne raison pour*

pas aller postuler ou pour pas aller en emploi, ...en prenant un travail ils vont s'émanciper de leurs parents ... financièrement c'est pas forcément pour eux... » E7.

Les jeunes semblent manquer de codes sociaux pour réussir leur insertion professionnelle comme l'indique un acteur : «vous n'avez pas nécessairement les codes ... Au niveau macro, vous n'avez pas ces réseaux de relais de soutien, ... des éléments qui expliquent pourquoi il y a une difficulté à recruter ou à maintenir en emploi des ruraux ... » E4. Pourtant les entreprises recrutent avec une exigence de codes « on est prêt à former des gens motivés... S'ils ont envie, y a pas de problème. Mais un jeune qui a envie et qui a des codes sociaux, arriver à l'heure, Il va intéresser l'employeur. » E8.

Les acteurs de l'insertion socio-professionnelle

Dans différents secteurs d'activité mais toujours dans le but de faciliter l'insertion des jeunes, les acteurs mettent en place des actions. « Le but, c'est d'accompagner les jeunes vers l'autonomie et voilà en donnant l'information aux familles et aux jeunes, surtout aux jeunes... » E12. Cela peut être dans le cadre du logement lorsque les jeunes travaillent : « la mission première c'est de construire et de réhabiliter des logements sociaux pour les travailleurs... Prenons l'exemple d'un jeune qui serait au Mans et trouve l'entreprise sur Montval sur Loir. Si on parle du Sud Sarthe, eh bien clairement, on rentrera dedans. Ou alors si un jeune a 2 logements, parce que des fois on a des jeunes qui ont 2 logements hein, sur le lieu de la formation et sur lieu de l'entreprise, dans ce cas-là il n'y aura pas de notion de temps de trajet ni de distance. » E10. D'autres interviennent dans la mobilité en facilitant les habitats sur le territoire au plus proche de l'entreprise « Cette mobilité pour certains. Alors tout dépend comment elle est vécue. Quand elle est choisie, ça va, mais quand elle est vécue de façon contrainte et forcée et qui vivent ça comme un traumatisme là c'est plus compliqué. .la jeunesse, elle a besoin qu'on s'adapte et qu'on soit très très très souple... » E9. La plateforme mobilité de la Sarthe propose « un diagnostic de mobilité. On part de la situation personnelle de la personne. ... les habitudes de mobilité, leurs besoins, on définit avec eux un plan d'action d'accompagnement sur 6 mois et on va définir des solutions qui peuvent être immédiates » E2. Le point commun de tous ces acteurs est le lien avec les Services Publics de l'Emploi (Mission Locale et France Travail).

Discussion des résultats

Limites

Sur 31 réponses au questionnaire en ligne, nous avons restreint les résultats sur une cible de 21 personnes dont 8 de Mayet et 5 d'Ecommoy. Ces deux communes sont susceptibles de représenter un biais. En effet, le dispositif Pro'pulse prépa-apprentissage se situe à Ecommoy et nos domiciles sont proches du secteur de Mayet.

D'autre part, la Mission Locale Sarthe et Loir, en raison des nombreux questionnaires transmis cette année auprès des jeunes ciblés, n'a pas souhaité diffuser notre questionnaire. La crainte était de perdre les jeunes à trop les solliciter et de ne plus donner de sens à nos différentes enquêtes portant en partie sur le même sujet. En revanche, elle a accepté notre entretien pour discuter de la mobilité sur le territoire dont elle a la compétence. Nous avons pu bénéficier du diagnostic partagé du territoire paru en mai 2024 ainsi que du questionnaire de satisfaction des jeunes suivis par la Mission Locale Sarthe et Loir. La communauté de communes Val de Sarthe qui a effectué dans la même temporalité des enquêtes diverses, nous a apporté les mêmes commentaires. Le manque de diffusion du questionnaire a eu un impact sur le nombre de répondants. Nous avons donc décidé de compléter notre questionnaire par la lecture d'études portant sur notre sujet. Les statistiques ressorties constituent des données secondaires et des apports dans la revue de la littérature. Nous avons pu également nous entretenir avec des représentants de ces études ou étant concernés par celles-ci.

De plus, dans la littérature et les différentes études la cible commence à 15 ans. Nous avons choisi de ne pas les inclure dans nos recherches. Les jeunes de 15 ans doivent répondre de l'obligation de scolarité et ne relèvent pas de l'obligation de formation (16-18 ans). Pour le public de moins de 16 ans, il existe des établissements en Sarthe afin de répondre à leurs besoins. C'est le cas du collège nouvelle chance de la Fondation Apprentis d'Auteuil qui peut apporter une réponse aux jeunes en situation de décrochage scolaire. Toutefois, cette différence constitue un biais par rapport aux statistiques émises dans les études.

Nous regrettons également de n'avoir pu cibler que les jeunes de moins de 25 ans excepté deux jeunes de 28 ans. Aussi, nous prenons en considération les verbatims des entretiens avec les professionnels pour avoir une bonne connaissance des 16-29 ans.

Commentaires

Les résultats des entretiens mettent en avant un manque de transport dans les zones rurales « *Entre Château du Loir et Le Lude, on a rien en transport. Entre La Chartre et le Lude y'a pas de ligne de train* » E11. Cela correspond aux propos de (Hernja & Mergier, 2020). Nous retrouvons également ce raisonnement dans les études (Assouly et al., 2024).

Dans nos résultats nous avons trouvé que les zones rurales manquent de solutions pour étudier ou se former « *Peu de formation continue pour adulte* » E11. La littérature conforte notre hypothèse (Trajectoires-Reflex, 2022).

De plus, la littérature dit que l'aménagement du territoire ne prévoit pas assez de voies sécurisées pour se déplacer même aux abords des trains (Sallustio & Flipo, 2021). Ce que l'on peut retrouver dans les entretiens « *la voie d'accès, c'est une rocade à 2 fois 2 voies où on roule entre 90 et 110 qui n'est absolument pas sécurisée* ».

Nous avons suggéré dans nos hypothèses qu'il y a une dépendance à la voiture en milieu rural. Nous retrouvons 15 personnes sur 21 qui ont le permis de conduire. 10 personnes ont le permis de conduire B alors que 15 personnes utilisent la voiture. Les répondants au questionnaire ont peut-être considéré la voiture lorsque les familles les transportent. Toutefois, la dépendance à la voiture est confirmée par la Mission Locale (Mission Locale Sarthe et Loir, 2024) et dans la littérature (Peycheraud, 2022).

Notre hypothèse de départ concernant l'aménagement du territoire est confirmée. Ce dernier limite la mobilité des jeunes pour trouver un emploi ou une formation.

Nous avons ensuite supposé que l'émergence des mobilités douces facilitent l'insertion économique des jeunes en milieu rural. Effectivement nous retrouvons dans nos résultats quantitatifs des utilisateurs du covoiturage dès lors qu'ils sont véhiculés. Les entreprises encouragent également le covoiturage et la législation dans la littérature favorise cette mobilité (Aguilera & Rallet, 2016) tout en soulignant les contraintes organisationnelles.

Il est dit que la première mobilité est la marche comme l'on précisé toutes les personnes ayant répondu au questionnaire. Cela est confirmé par les propos de E15 lors de l'entretien. Nous ne retrouvons pas cette confirmation dans la littérature consultée.

Le principal transport en commun est le train comme l'indique (Woessner, 2022). Dans nos résultats secondaires issus des études, la Mission Locale confirme qu'après les mobilités individuelles le train est parfois le seul transport en commun (Mission Locale Sarthe et Loir, 2024). Nous le retrouvons également dans les résultats du questionnaire en ligne « 8 jeunes utilisent le train après les mobilités individuelles ».

Dans le cadre d'une recherche d'emploi, nous avons demandé aux jeunes s'ils « connaissent les solutions pour faciliter leur recherche d'habitation ». Trop peu de jeunes ont répondu et nous ne pouvons pas croiser ces données avec la littérature. L'hébergement chez l'habitant n'est peut-être pas assez connu par les jeunes ou trop récent pour la littérature. Nous ne pouvons pas affirmer qu'il rentre dans la mobilité douce même si il limite les trajets.

Au regard du peu de données dans cette hypothèse, nous aurions pu l'ajouter à la première hypothèse ou la joindre à la suivante sur la précarité des services. Elle fait partie des hésitations que nous avons eu dans la construction du plan.

Les résultats des données secondaires (Insee Dossier Pays de la Loire, 2023) mettent en avant la pauvreté des familles monoparentales et des moins de 30 ans, cela coïncide partiellement avec nos entretiens. Les catégories ne sont pas précisées dans nos questions et les entretiens relèvent qu'il ne s'agit pas que des jeunes. La littérature rejoint la problématique de l'insertion en raison de la pauvreté (Bouquet & Dubéchet, 2018b).

Nous avons émis l'hypothèse que la précarité des services peut bloquer l'insertion. En effet, les retours des résultats qualitatifs précisent qu'il y a peu de solutions de garde « *Bah je peux pas faire garder mes enfants* » ou « *d'avoir des difficultés à faire garder les enfants* » et cela est confirmé par la Mission Locale (Mission Locale Sarthe et Loir, 2024) qui indique que certains parents font appel à la famille. De plus, une étude confirme ce frein (Assouly et al., 2024). D'autre part, dans les freins, l'informatique ne semblent pas un problème pour les jeunes. En majorité, nos résultats quantitatifs ressortent une bonne utilisation de l'outil.

La littérature dit que les déplacements pour se rendre à un travail engendre un coût supplémentaire. Il compare le coût par rapport au revenu attendu (Dubéchet, 2020). Nous pouvons retrouver cette affirmation dans une étude (Assouly et al., 2024) qui précise que 38% des jeunes renoncent à un entretien d'embauche en raison des frais à engager. Nos entretiens rejoignent la littérature pour le coût d'accès à la mobilité « *tout ça mis bout à bout ça a amplifié, je trouve, les problématiques de mobilité...des freins financiers...on est dans une précarisation de plus en plus importante* ».

Exceptés ceux qui sont en emploi, les jeunes cherchent un apprentissage pour les moins âgés puis un contrat à durée indéterminée. Parmi les répondants 9 ne cherchent ni emploi ni formation dont 7 qui sont déjà en emploi. Nous n'avons pas trouvé de croisement avec la littérature dans notre recherche. Les questions sur la durée du temps de travail dans notre questionnaire étaient pour vérifier la motivation des jeunes face à l'emploi. Nous n'avons pas trouvé de lien dans la littérature.

En dehors de la mobilité, nos résultats quantitatifs montrent que la majorité des jeunes n'identifie pas de freins à l'insertion puisqu'ils sont en emploi. Pour les autres, le premier frein est le souhait de rester proche de sa famille puis le manque de formation sur le territoire. Ces résultats confortent la littérature (Vachée et al., 2020), (Assouly et al., 2024) et les différents entretiens (*c'était impossible pour elle de quitter sa famille*). De même l'étude (Trajectoires-Reflex, 2022) dit que les $\frac{3}{4}$ des jeunes qui ont répondu se sentent plus à l'aise avec leurs parents qu'avec leur pairs.

La majorité des jeunes a choisi de vivre en zone rurale (17 contre 4) ce qui peut être marqué par un ancrage territorial ou une assignation sociale à résidence selon une étude (Assouly et al., 2024). Toutefois, les jeunes vivant proche des villes du Mans ou en Val de Sarthe, souhaiteraient vivre en ville comme en témoignent nos entretiens.

La littérature dit que la mobilité n'est pas facile pour tout le monde (Hernja & Mergier, 2020), ce que nous retrouvons dans nos entretiens « *On est sur la motivité au sens peut-être non pas de motivation mais peut-être d'aller explorer les peurs aussi* ». D'autres notent un manque de motivation « *les jeunes ils veulent rien faire* » alors que les entreprises sont « *prêtes à former des gens motivés, s'ils ont envie* ».

Un travail sur les codes en milieu professionnel semble nécessaire pour réussir l'insertion professionnelle « *vous n'avez pas nécessairement les codes* » est relevé lors d'un entretien. Nous ne retrouvons pas de confirmation dans la littérature consultée.

Les résultats qui ressortent sur les organismes ou associations connus des jeunes correspondent à l'accompagnement proposé par les Services Publics de l'Emploi et des différents dispositifs d'insertion socio-professionnelle. Nous notons également que certains répondants sont suivis par la Mission Locale ou France Travail et/ou ont intégré un dispositif d'insertion socio-

professionnelle. Cela peut constituer un biais. La Mission Locale vient confirmer dans son diagnostic que les jeunes viennent pour trouver une formation et emploi en priorité. Pour 35.6% ils recherchent une aide dans la vie quotidienne (Mission Locale Sarthe et Loir, 2024).

Au regard du faible retour des données quantitatives, une analyse avec une méthode qualitative uniquement axée sur le regard des partenaires professionnels aurait été suffisante. Pour compléter cette recherche, il faudrait croiser les entretiens des professionnels avec davantage d'entretiens effectués avec la cible visée soit les 16-29 ans. De plus, le questionnaire en ligne et les réponses aux entretiens n'ont pas permis de mêler beaucoup d'informations communes. Les entretiens avec les jeunes sont très peu exploitables (4 réponses uniquement). La cible visée n'a pas pu accéder à nos demandes ou n'a pas souhaité répondre malgré une large demande de diffusion du questionnaire. La dernière question invitait à laisser les coordonnées si les jeunes acceptaient d'être recontactés. Si le temps et l'organisation nous l'avaient permis, nous aurions pu effectuer l'opération directement dans la rue en allant au contact des jeunes.

Recommandations

Le dispositif Pro'pulse prépa-apprentissage doit poursuivre le partenariat avec les Services Publics de l'Emploi du territoire à savoir la Mission Locale pour les jeunes de 16 à 25 ans et France Travail pour la cible jusqu'à 29 ans.

Le besoin identifié à travers la littérature et notre recherche montre qu'il faut continuer l'aller vers sans être un énième dispositif isolé. Ainsi, nous devons accentuer notre communication auprès des institutions et associations pour atteindre les jeunes non scolarisés, NEETS et en recherche d'emploi de 16 à 29 ans ou encore à temps partiel, en emplois précaires ou en recherche de formation. Cela implique un travail en réseau et une transformation du dispositif actuel en un dispositif plus ouvert que le seul profil « apprentissage ».

D'un point de vue financier, la fin du financement du Plan d'Investissement dans les Compétences, peut être remplacé en répondant à un appel à projet émanant de la DREETS¹⁹ Pays de la Loire : AMI O2R²⁰ qui encourage le repérage et la remobilisation. Ainsi nous continuerons à nous adapter à la politique publique du territoire. En effet, Apprentis d'Auteuil veille à satisfaire les besoins peu ou pas couverts par le territoire. Au-delà d'aller vers, le

¹⁹ Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités

²⁰ AMI O2R : Appel à Manifestation d'Intérêt Offre Repérage et Remobilisation

dispositif actuel doit envisager d'essaimer son fonctionnement en « allant chercher » les jeunes et donc se positionner là où ils sont. Grâce aux équipes pluridisciplinaires à Apprentis d'Auteuil, nous pourrions développer l'équipe avec un éducateur connaissant le territoire et pouvant aller à la rencontre du public.

En parallèle, nous proposons de préparer les jeunes à la certification Apt'emploi avec la chargée en insertion professionnelle en travaillant les codes identifiés comme manquants par les entreprises. En effet, nous avons constaté que les entreprises recrutent si les codes professionnels sont acquis. Cela implique une étroite collaboration avec les entreprises du territoire pour favoriser une embauche et les Services Publics de l'Emploi pour que les jeunes soient repérés lorsque ce n'est pas le cas.

Nous proposons un accompagnement sur une durée de 4 mois pour limiter les freins périphériques et favoriser plus rapidement une entrée ou un retour dans le tissu économique. En effet, nous savons que la longueur de l'accompagnement peut rompre la motivation de certains jeunes. La durée courte permet de ne pas mobiliser les bénéficiaires sur une période trop longue. Des freins pourraient être soulevés ou ajoutés pendant cette période comme la garde d'enfant. Parfois les jeunes ont simplement besoin d'un coup de pouce.

Bien sûr et nous l'avons vérifié, la réussite du projet ne peut se faire qu'en travaillant en collaboration avec les acteurs locaux qui interviennent sur les champs de la santé, l'habitat, la mobilité ou encore la confiance en soi.

Conclusion

Notre recherche a porté sur l'accompagnement des jeunes en rupture avec la scolarité, la formation ou en recherche d'insertion. Nous nous sommes intéressés aux difficultés qu'ils pouvaient rencontrer pour évoluer et s'insérer dans la société économique lorsqu'ils vivent dans un territoire rural comme le sud de la Sarthe. Le choix a été déterminé par le constat sur le terrain par notre équipe du Pro'pulse prépa-apprentissage qui est situé à Ecommoy. Par conséquent, au regard de ce que nous pouvons observer au quotidien, nos recherches se sont dirigées vers la mobilité. Notre problématique était de savoir comment la mobilité impacte l'insertion économique des jeunes de 16 à 29 ans dans les zones rurales du sud de la Sarthe ?

Nous avons tout d'abord défini les zones rurales du sud de la Sarthe que nous avons situées sur les communautés de communes Sud Sarthe, Loir Lucé Bercé, Val de Sarthe, Pays Fléchois

et Pays Saboliens en intégrant Ecommoy qui se situe en limite du sud Sarthe dans la communauté de communes Orée Bercé Bélinois dont le territoire est à la fois en zone rurale et une zone plus proche du Mans.

Notre analyse montre que la mobilité est prolifique et qu'elle fait état de nombreuses études et articles scientifiques chaque année. Les territoires tentent de rééquilibrer la disponibilité des infrastructures en zone rurale. En effet, en campagne, les jeunes ne connaissent que le car scolaire pour se déplacer puis les transports en commun lorsqu'ils existent à proximité du domicile. Dans le cas contraire et quand la sécurisation des routes le permet, ils utilisent leur vélo. De plus, depuis la loi LOM de 2019 pour le droit à la mobilité pour tous, les EPCI s'emparent tout juste de la compétence dans les dernières communautés de communes et nomment des chargés de mission. De nouveaux aménagements devraient être proposés.

Dans un second temps, nous avons vu que le pacte des solidarités qui encourage la mobilité solidaire favorise les transports en commun. En outre, au regard de la dépendance à la voiture, le covoiturage est développé mais n'est pas encore automatique dans certains territoires. Cela permet de limiter l'usage autosoliste spécifiquement aux heures de pointe. Ainsi, la pollution atmosphérique s'en trouve diminuée et la pollution visuelle améliorée. Elle ne concerne que très peu les jeunes qui n'ont pas le permis B. Ces jeunes sont toutefois dépendant de la voiture ou des horaires des transports lorsqu'ils souhaitent poursuivre leurs études ou travailler hors du territoire.

D'autre part, lorsque les jeunes souhaitent se rapprocher d'une entreprise pour un stage ou un emploi, ils ont la possibilité de trouver un logement proche de l'entreprise ou un hébergement temporaire chez l'habitant. Des facilités sont mises en place grâce aux acteurs de l'économie sociale et solidaire.

Malgré, les efforts du territoire, nous constatons que la précarité des services du territoire peut bloquer l'insertion des jeunes. Ils n'ont parfois pas de solution pour garder les enfants. Lorsque la pauvreté s'ajoute, leur priorité est de répondre à leurs besoins primaires, de raisonner dans une logique homo-economicus entre mettre de l'essence dans la voiture pour aller travailler ou payer ses factures. La littérature parle de double pénalité. Les territoires par le biais des CCAS ou les acteurs de l'ESS essaient d'apporter une aide supplémentaire. Nous notons en exemple les épiceries solidaires ou les dons de vêtements pour se présenter à un entretien d'embauche.

D'autre part, au-delà du frein à la mobilité physique lié au territoire ou à l'absence de moyen financier, le manque de déplacement pour s'insérer est parfois en rapport avec un refus de quitter le territoire où l'on a grandi.

Enfin, entrer dans le monde professionnel ou y retourner peut faire peur. Des doutes peuvent surgir quant à leur capacités, leur confiance en l'avenir ou représenter des charges financières supplémentaires. Les jeunes peuvent tout simplement ne pas avoir envie de changer. C'est là où les acteurs de l'insertion socio-professionnelle interviennent.

Au regard de nos lectures et de nos entretiens avec les partenaires du territoire, nous pouvons affirmer que la mobilité sous toutes ses formes a un impact sur l'insertion économique des jeunes de 16 à 29 ans vivant en zones rurales sarthoises.

Les acteurs de l'insertion socio-professionnelle sont compétents pour accompagner les jeunes en rupture avec la scolarité, la formation ou l'emploi. Le travail mené par les professionnels tente de lever les freins dit périphériques pour s'insérer économiquement dans la société. D'autre part, loin de manquer de motivation, le constat est fait que les jeunes sont préoccupés par d'autres éléments qui peuvent relever du domaine psychosocial. En effet, la pandémie du Covid 19 a renfermé certains jeunes sur eux-mêmes bloquant tout contact avec leur territoire et leur entourage. Par conséquent, pour aller vers, nous devons prendre en compte la « santé mentale » des jeunes et ainsi mieux les accompagner.

Bibliographie

- Aguilera, A., & Rallet, A. (2016). Mobilité connectée et changements dans les pratiques de déplacement. *Réseaux*, 200(6), 17-59. <https://doi.org/10.3917/res.200.0017>
- Allard-Poesi, F. & Marechal, G. (2014). Chapitre 2. Construction de l'objet de la recherche. Dans : Raymond-Alain Thiétart éd., *Méthodes de recherche en management* (pp. 47-75). Paris: Dunod. <https://doi.org/10.3917/dunod.thiet.2014.01.0047>
- Amsellem-Mainguy, Y. (2020). Inégalités intragénérationnelles au moment de l'entrée dans l'âge adulte. *Apports des sciences sociales. Vie sociale*, 29-30(1-2), 37-53. <https://doi.org/10.3917/vsoc.201.0037>
- Assouly, F., Berlioux, S., & Delage, V. (2024). Jeunesse et mobilité : La fracture rurale.
- Bernard, P.-Y., Gosseume, V., Meslin, K., Roupnel-Fuentes, M., & Walker, J. (2024). Intégrer l'accompagnement social à la formation : Retours sur un dispositif régional. *Céreq Bref*, 449(1), 1-4. <https://doi.org/10.57706/cereqbref-0449>
- Bouquet, B. (2018a). Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural. Rapport du cgaer et de l'igas, 2009. Synthèse. *Vie sociale*, 22(2), 145-150. <https://doi.org/10.3917/vsoc.182.0145>
- Bouquet, B. (2018b). Place des jeunes dans les territoires ruraux. Avis du cese, 2017. Synthèse. *Vie sociale*, 22(2), 157-162. <https://doi.org/10.3917/vsoc.182.0157>
- Bouquet, B., & Dubéchet, P. (2018a). Introduction. *Vie sociale*, 22(2), 7-11. <https://doi.org/10.3917/vsoc.182.0007>
- Bouquet, B., & Dubéchet, P. (2018b). Quelques enjeux autour des territoires ruraux. *Vie sociale*, 22(2), 13-31. <https://doi.org/10.3917/vsoc.182.0013>
- Caro, P., & Checcaglini, A. (2023). Territoires et parcours De nouvelles trajectoires d'emploi et de formation à l'épreuve des territoires ?
- Data.sarthe.fr Tableau data Sarthe consulté le 17/06/24
https://data.sarthe.fr/explore/dataset/227200029_decoupage/export/?disjunctive.canton&disjunctive.arrondissement&disjunctive.epci&disjunctive.pays&disjunctive.circo_electotale&disjunctive.circonscription_electorale&disjunctive.atd&sort=nom_comm&refine.circo_electotale=SUD&location=8,48.02858,0.23436
- Dubéchet, P. (2020). « S'en sortir » ou de la mobilité sociale. Notions et concepts discutables et à discuter. *Vie sociale*, 29-30(1-2), 19-36. <https://doi.org/10.3917/vsoc.201.0019>
- Dubois-Orlandi, V. (2018). Jeunes invisibles des zones rurales : Quand la prévention spécialisée reste un dispositif pertinent pour « aller vers » eux. *Vie sociale*, 22(2), 85-102. <https://doi.org/10.3917/vsoc.182.0085>
- Furtos, J. (2023). La précarité et ses effets sur la santé mentale. *Le Carnet PSY, Hors-série(HS2)*, 9-16. <https://doi.org/10.3917/lcp.hs2.0009>
- Hernja, G., & Mergier, A. (2020). La mobilité des jeunes dans un territoire rural [Laboratoire mobilité inclusive].
- Huré, M. (2020). Mobilité. In *Dictionnaire des politiques territoriales: Vol. 2e éd.* (p. 366-372). Presses de Sciences Po. <https://doi.org/10.3917/scpo.pasqu.2020.01.0366>
- Insee Dossier Pays de la Loire. (2023). Panorama de la pauvreté dans les pays de la Loire : Une diversité de situations individuelles et territoriales (12).
- Kaufmann Vincent. (2021, mars 18). « Histoire de la notion de mobilité », Préparer la transition mobilitaire. Consulté le 16 Avril 2024, <https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/13605/histoire-de-la-notion-de-mobilite>
- Mission Locale Sarthe et Loir. (2024). Diagnostic partagé de territoire.
- Psycheraud, A. (2022). L'émergence d'opérateurs territoriaux dédiés au vélo dans les espaces ruraux : Les premiers pas d'une forme de transition vers une mobilité durable. *Noroi*, 264-265(3-4), 71-85. <https://doi.org/10.4000/noroi.12749>

- Prigent, T., & Leroy, Y. (2020). Avancer, évoluer pour trouver sa place. Parcours de jeunes accompagnés par la mission locale de Blois. *Vie sociale*, 29-30(1-2), 107-126.
<https://doi.org/10.3917/vsoc.201.0107>
- Rérat, P., & Haldimann, L. (2020). Le permis de conduire chez les jeunes : Qui ne le passe pas (encore) et pourquoi ? *Flux*, 119-120(1-2), 5-24. <https://doi.org/10.3917/flux1.119.0005>
- Sajous, P., Salze, P., & Bailly-Hascoët, V. (2020). Système automobile et modèles de transports : Quelles évolutions pour planifier la mobilité de demain ? *Flux*, 119-120(1-2), 173-184.
<https://doi.org/10.3917/flux1.119.0173>
- Sallustio, M., & Flipo, A. (2021, mai 3). Loi d'orientation des mobilités : Une réforme en trompe-l'oeil pour les zones rurales. *The conversation*.
- Thiéart, R. (2014). *Méthodes de recherche en management*.
Dunod. <https://doi.org/10.3917/dunod.thiet.2014.01>
- Trajectoires-Reflex. (2022). Ruptures au pluriel Peines de cours et cursus divergents.
- Vachée, C., Ruel, S., & Dansac, C. (2020). Invisibilité des jeunes en milieu rural, comment les « jeunes sans Cité » « s'en sortent » ? Effet des pratiques de citoyenneté sur la mobilité géographique et la reconnaissance sociale. *Vie sociale*, 29-30(1-2), 89-106.
<https://doi.org/10.3917/vsoc.201.0089>
- Vignal, C. (2006). Concilier mobilité résidentielle et mobilité professionnelle : Cadrage statistique et pistes de réflexion. *Horizons stratégiques*, 2(2), 37-47. <https://doi.org/10.3917/hori.002.0037>
- Woessner, R. (2022). Les territoires français face à la mobilité. Des inégalités croissantes dans les réseaux de transport ? *Les Analyses de Population & Avenir*, 42(5), 1-26.
<https://doi.org/10.3917/lap.042.0001>

Documentation interne à Apprentis d'Auteuil

Rapport d'activité 2023

site internet : www.apprentis-auteuil.org et <https://zidore.apprentis-auteuil.org/jcms/>

Annexes