

LES MOBILITÉS GÉOGRAPHIQUES
DES JEUNES EN FORMATION
ET DES JEUNES EN EMPLOI

HAUT-DE-FRANCE - juin 2018

 C2dossier



Les mobilités géographiques des jeunes en Hauts-de-France

En région Hauts-de-France, la mobilité géographique est identifiée comme un enjeu transversal du Contrat de Plan Régional du Développement des Formations et de l'Orientation Professionnelles (CPRDFOP). Elle se trouve donc traitée dans chacun des Plans Stratégiques Opérationnels de ce contrat (cf. annexe 1).

En 2017, la Commission 2 du Comité Régional de l'Emploi, de la Formation et de l'Orientation Professionnelles (CREFOP) intitulée « formation initiale, professionnelle et territoires » s'est vue confier la réalisation d'un état des lieux et de préconisations sur la thématique de la mobilité. Dans un premier temps, les membres de la Commission 2 ont souhaité identifier les freins à la mobilité géographique à travers les différents travaux, études, rapports sur le sujet.

Afin d'alimenter les travaux de cette commission, le C2RP a réalisé cette analyse documentaire des différentes études et recherches traitant de la mobilité géographique des jeunes en cours de formation et des jeunes actifs.



SOMMAIRE

INTRODUCTION	6
▶ LA MOBILITÉ GÉOGRAPHIQUE, DE QUOI PARLE-T-ON ?	7
Infrastructures de transport	7
Moyens matériels et financiers	8
Compétences cognitives et psychosociales.....	9
▶ LA MOBILITÉ GÉOGRAPHIQUE DES JEUNES EN FORMATION S'ACCROIT AVEC LE NIVEAU DE DIPLÔME ..	12
Intensification de la mobilité géographique tout au long du parcours de formation.....	12
Mobilités géographiques des jeunes lycéens et apprentis : impact de l'offre locale de formation	14
Mobilités géographiques des étudiants.....	15
▶ LA MOBILITÉ GÉOGRAPHIQUE DES JEUNES ACTIFS : UN CRITÈRE DE RECRUTEMENT ?	17
Première région de France pour les déplacements domicile-travail.....	17
Impact sur la mobilité des jeunes actifs.....	20
CONCLUSION	23
ANNEXES	25
BIBLIOGRAPHIE.....	33

Le C2Dossier du C2RP traite une thématique. Il rend compte des principales informations sur le sujet et ne se veut pas exhaustif. Nous vous invitons à consulter le site du C2RP pour suivre l'actualité de la thématique www.c2rp.fr





Analyse documentaire

INTRODUCTION

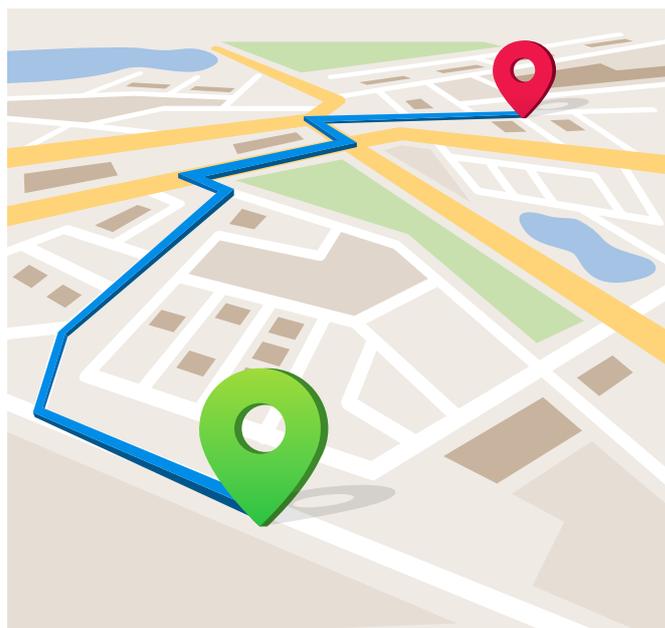
Une première question se pose : **Qu'entend-t-on par mobilité géographique ?** Dans cette analyse documentaire, le terme fera référence au passage d'une zone à l'autre, à la notion de dépassement de frontière : « Il peut s'agir d'une frontière administrative (commune, département, région ou pays) ou d'un découpage défini à l'aide de méthodes statistiques (zone d'emploi, aire urbaine, bassin de vie...). Ces mobilités s'apparentent parfois à un changement de résidence. [...] Les migrations résidentielles ne sont pas les seuls mouvements migratoires observables : les navettes pendulaires (domicile - travail, domicile - études) ou encore les mobilités en cours d'études constituent d'autres exemples de mobilité géographique. » (Caro & Vignale, 2017). Selon l'INSEE et l'INED, les jeunes âgés de 15 à 30 ans et les retraités constituent les deux classes d'âges les plus mobiles en France.

Globalement, le constat peut être fait d'un **manque d'information et d'analyse des mobilités géographiques au niveau territorial**, notamment sur les jeunes en cours de formation, que ce soit en voie scolaire ou en apprentissage. En effet, si l'analyse des mobilités internationales a fait l'objet de plusieurs études et rapport, ce n'est pas le cas des mobilités territoriales, à l'exception des mobilités des actifs.

Or, la mobilité géographique des jeunes en formation et des jeunes en insertion professionnelle est un **enjeu majeur de sécurisation du parcours professionnel**, d'ailleurs identifié dans la stratégie Europe 2020. Derrière la question des mobilités géographiques des jeunes en formation, se cache la qualification des populations, un enjeu fort du bon fonctionnement du marché du travail : « Accueillir de nouvelles formations de plus en plus prestigieuses constitue une garantie pour les responsables locaux et régionaux, tant élus qu'administrateurs, de ne pas se laisser distancer dans la compétition économique que se livrent les territoires. Il s'agit alors non seulement de former une main d'œuvre qualifiée et reconnue comme telle, mais aussi de tout mettre en œuvre pour la garder, voire d'attirer des ménages soucieux de l'éducation de leurs enfants. L'accueil de nouvelles populations est source de développement économique ; plus encore attirer et retenir des populations hautement qualifiées et diplômées est gage de croissance économique. Les mobilités spatiales des jeunes « qualifiés » se placent ainsi

au cœur de nombreux enjeux et intérêts. » (Baron & Perret, 2006). **La mobilité géographique est un levier de la lutte contre le chômage et peut être une condition à la mobilité professionnelle (IGAS, 2016).**

Ce dossier dresse un portrait des conditions de la mobilité liées aux infrastructures d'hébergement et de transport mais aussi aux freins cognitifs, psychologiques ou matériels à la mobilité. La seconde partie traite de la mobilité des jeunes en cours de formation. Enfin la troisième partie s'attarde sur la mobilité en termes d'insertion professionnelles selon les caractéristiques des actifs.



LA MOBILITE GEOGRAPHIQUE, DE QUOI PARLE-T-ON ?

La mobilité géographique évoque un déplacement entre plusieurs zones. Dans un premier temps, elle peut bien entendu être facilitée - ou freinée - par les caractéristiques du territoire en termes d'infrastructures de transport ou d'offre d'hébergements. Au-delà des aspects matériels ou financiers, les freins à la mobilité géographique peuvent également être d'ordre cognitif ou psychologique.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

■ Faiblesse des infrastructures de transport en zones rurales



La région Hauts-de-France est la région la plus densément peuplée de France, derrière l'Île-de-France. Cependant 75% de la population est concentrée sur 15% du territoire, principalement dans les zones urbaines et grandes agglomérations. Ainsi, le maillage territorial en termes d'infrastructures de transport s'organise autour des principales agglomérations régionales (cf. cartes en annexe).

Au niveau des axes routiers, les autoroutes relient Lille, Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer ainsi que Saint-Quentin, Amiens et Beauvais. Lille est relié à Paris par l'A1 et Amiens par l'A16. En revanche, Lille et Amiens ne sont pas reliés par une autoroute. La présence de zones « blanches » est notable notamment au Nord de la Thiérache et entre Amiens et Calais ; zones plutôt rurales où la densité de population est faible mais non nulle. Au-delà des principaux axes routiers, l'entretien des routes et des voies d'accès est aussi de plus faible qualité en zones rurales.

La carte du réseau ferré montre des zones très bien desservies, notamment au niveau de la métropole lilloise et de l'Oise. En revanche, la Thiérache est peu dotée en gare et en réseau ferré, le nord de la Somme également. Château-Thierry n'est pas relié aux autres gares régionales. A noter qu'au-delà du repérage des différentes infrastructures de transport, il serait judicieux d'en repérer les horaires et leur fréquentation.

Le réseau de transport interurbain est essentiellement départemental. Pour le département du Pas-de-Calais, l'essentiel du transport interurbain relie les principales agglomérations et est fortement concentré autour d'Arras. Les connexions entre le Nord et le Sud du département existent mais sont peu nombreuses ou indirectes. Pour le département du Nord, le réseau interurbain est dense, les lignes de bus sont couplées avec les lignes de métro et de tram sur les villes de Lille et Valenciennes. Pour le département de l'Aisne, les lignes régulières sont concentrées autour de Saint-Quentin et il n'existe pas de ligne directe entre Hirson et Laon. Les transports interurbains entre le sud de l'Aisne et l'Oise sont quasi inexistants.

Concernant le département de l'Oise, Beauvais et Compiègne centralisent de nombreuses lignes de bus se diffusant dans tout le département. En revanche, entre Saint-Just-en-Chaussée et Clermont, il n'y a pas de ligne de transport interurbain. Le Sud-ouest de l'Oise est également non desservi.

Pour le département de la Somme, les lignes de transport interurbain s'articulent autour d'Abbeville et d'Amiens, il n'y a pas de zones blanches sur ce département.

Les zones « blanches » sont donc principalement observables en zones rurales où l'usage de l'automobile est quasi-indispensable, du fait de la faiblesse de l'offre de transport en commun (au-delà du transport scolaire), de la faible densité des entreprises et de la population.

Globalement, dans ces zones rurales, le revenu moyen par habitant est inférieur à la moyenne nationale (Davezies & Korsu, 2002). Plus de la moitié des habitants n'ont pas d'arrêt de bus à moins de dix minutes du domicile et, pour les habitants disposant de transports publics, les horaires et fréquences de passage restent peu attractifs. De fait, la proportion d'habitants véhiculés dans ces zones rurales est

plus importante qu'en France : 88 % de ménages véhiculés dans ces zones contre 79 % en France (Orfeuill, 2010).

En conclusion, avoir les moyens d'être mobile c'est d'abord disposer d'un moyen de transport efficient, qu'il soit collectif ou personnel. Il est **nécessaire d'avoir les bonnes informations concernant les possibilités de trajets, le type de transport, le nombre de kilomètres et la durée du transport.**

BONNE PRATIQUE



Le site www.passpass.fr permet aux utilisateurs de rechercher un itinéraire en cochant leur mode de transport de prédilection. En cours de déploiement sur le versant sud de la région Hauts-de-France, les utilisateurs pourront à terme accéder à toute l'offre de transport régionale, quel que soit le moyen de transport utilisé : les itinéraires, les tarifs et les horaires des lignes.



■ Immobilité des publics en zones urbaines sensibles

Au-delà des problématiques liées aux zones rurales, les zones urbaines sensibles (ZUS) se caractérisent plutôt par une proportion de jeunes, de personnes sans qualification, de chômeurs, de personnes dépendant des minima sociaux, plus importante qu'en moyenne. « L'écart, volontaire ou subi, de ces zones avec le reste de la société, est un handicap : un brassage social plus faible réduit les « liens faibles » avec le reste de la société, le report sur les « liens forts » de quartier contribue à construire une norme spécifique de relégation et un sentiment de « no future », les employeurs développent des

comportements discriminatoires... ». Dans ce cas, la question de l'aptitude à la mobilité est largement surdéterminée par des phénomènes qui ne relèvent pas de la sphère du transport au sens strict, même si les conditions de la mobilité y présentent des caractères particuliers.

Le niveau d'équipement en automobiles des foyers y est plus faible, ne serait-ce que pour des raisons purement économiques. Cette faiblesse, conjuguée à une taille de famille en moyenne plus élevée, contribue par exemple à l'adolescence à une moindre ouverture par les activités extra-scolaires. Lorsque le foyer dispose d'une automobile, elle doit être plus souvent « surveillée », en raison de risques de vols ou de dégradations plus élevés qu'ailleurs. L'offre de transport public n'est souvent pas de moindre niveau qu'ailleurs mais un accès en moyenne plus faible à l'automobile supposerait, pour « rétablir l'équilibre », une offre plus élevée et surtout plus diversifiée dans l'espace (plus de lignes inter-banlieues) et dans le temps (pour répondre par exemple à une proportion plus importante d'offres de travail à horaires décalés pour les personnes à faibles qualifications). Enfin, la perception de l'insécurité contribue à en réduire l'usage, pour certaines personnes ou à certaines périodes (Orfeuill, 2010).

La question de la mobilité géographique ne se réduit donc pas à l'existence de moyens de transports mais se trouve également confrontée à des freins financiers, cognitifs et psychologiques.

MOYENS MATÉRIELS ET FINANCIERS

La mobilité géographique est en grande partie conditionnée à la situation financière des jeunes ou au soutien financier que peut leur apporter leur famille (Bernardin, 2011). Avoir des parents cadres ou professions intellectuelles supérieures favorise ainsi la mobilité géographique des enfants. En revanche, les enfants d'ouvriers sont moins mobiles. Cette moindre mobilité peut être la résultante d'un soutien financier plus faible pour l'achat ou la location d'un véhicule, d'un logement. La moindre capacité financière peut engendrer une faible acculturation à la mobilité ; les jeunes issus de famille modeste ont moins de chance d'être mobiles : en 2007, « seuls 38 % des bénéficiaires du revenu minimum d'insertion possèdent le permis de conduire (contre 88 % pour l'ensemble de la population) et encore moins (environ 10 à 12 %) possèdent un véhicule en état de marche. Leurs enfants sont exclus de fait de la conduite accompagnée » et plus largement, du sentiment de pouvoir le faire (Gachelin, 2007).



Au-delà de la familiarité avec la mobilité, le fait de disposer du permis de conduire et d'un véhicule est une étape qui se révèle être de plus en plus complexe (Gachelin, 2007).

Depuis 2006, pour avoir l'autorisation de passer le permis de conduire, il est nécessaire de disposer de plusieurs attestations et brevet préalable :

- les Attestations Scolaires de Sécurité Routière (ASSR) de 1er et 2e niveaux qui attestent de l'enseignement obligatoire des règles de sécurité routière (pour les personnes nées depuis 1988). Elles sont nécessaires pour passer le BSR.
- le Brevet de Sécurité Routière (BSR) permet la conduite dès 14 ans de cyclomoteurs de 50cm³ maximum, ne dépassant pas 45 km/h de vitesse. La formation pratique de 7 heures est assurée par une école de conduite ou par une association d'insertion ou de réinsertion sociale ou professionnelle agréée par le préfet. Elle est donc payante et coûte entre 150 € et 400 €.

Une fois ces attestations et brevet obtenus, restent le financement et l'obtention du permis de conduire (environ 1 500 €). Selon l'INSEE, 84 % des permis de conduire des jeunes sont financés par les parents (Gachelin, 2007). En région Hauts-de-France, sur les 141 236 jeunes accompagnés¹ par les Missions locales en 2016, seuls 36% avaient le permis B et 13% étaient en cours d'acquisition de ce permis (Données AREFIE).

Selon l'INSEE, les parents prennent en charge très majoritairement l'acquisition d'un véhicule pour leur enfant (pour 64 % des jeunes qui en ont un) et 20 % des jeunes assurent leur véhicule sur le contrat d'un de leurs parents. Rappelons que les coûts de l'assurance voiture pour les jeunes conducteurs restent relativement élevés. Le coût de l'entretien d'un véhicule, du contrôle technique et de son alimentation en carburant est estimé à environ 4 000 € par an. « Un déplacement régulier vers le travail en voiture à 20 km de chez soi coûte environ 250 euros par mois ; c'est-à-dire ampute d'un quart un salaire au smic. Les problèmes d'accès à l'automobile et de coût se posent aussi avec beaucoup d'acuité pour les personnes engagées dans des activités de production temporaire (vendanges, marchés, etc.) ou dans des activités de services aux particuliers (entretien de résidences secondaires par exemple) dont les lieux de travail sont par nature mobiles. » (Orfeuil, 2010). Globalement, l'aide financière parentale est conditionnée aux revenus des parents.

¹ Jeunes accompagnés = jeunes ayant bénéficié au cours de l'année d'au moins un entretien individuel ou ayant participé à un atelier ou une réunion d'information collective

A titre d'exemple, 61% des jeunes dont le père est ouvrier perçoivent une aide (156 euros en moyenne) alors que cette part s'élève à 88% pour les jeunes dont le père est cadre ou profession libérale (396 euros en moyenne) (Castell & alii, 2016).

Sans cette aide financière, qui permet de conserver ou d'acquérir ce moyen de mobilité, le jeune peut être tenté d'enfreindre la loi et de conduire sans permis, sans assurance ou sans contrôle technique. La mobilité et l'usage du moyen de transport sont alors limités par une perception des « zones à risque », celles où les contrôles sont possibles. La mobilité soulève ici la question de la contrainte économique et celle de l'aptitude à « rester dans les clous ». Rappelons qu'en France, un à trois millions d'automobilistes conduiraient sans permis, assurance ou contrôle technique (Orfeuil, 2010).



Les moyens logistiques concernent aussi le fait de disposer d'un moyen de transport en bon état (vélo compris) et d'avoir les moyens ou les compétences pour le réparer. C'est également la mise à disposition d'un garage sécurisé ou de desserte de bus, de tram ou de métro (Gachelin, 2007). Effectivement, au-delà du véhicule, la présence de transport en commun est essentielle à l'apprentissage de la mobilité. Cet apprentissage commence dès la prise des transports scolaires mais doit aller au-delà des trajets quotidiens et encadrés (par des horaires stricts et identiques pour tous les élèves). Des infrastructures de transport suffisamment développées sont importantes pour le bon développement de la mobilité à la condition d'être bien pensées : bonne desserte de ces transports, plages horaires suffisamment adaptées, etc.

De plus, durant le parcours scolaire, si l'établissement de formation souhaité se situe à une trop longue distance du domicile familial, en termes de temps ou de kilométrage, la solution alternative passe par l'hébergement. Plusieurs facteurs se révèlent ici importants, tant en termes de recherche d'informations sur les structures d'hébergement,



les tarifs et les aides financières existantes qu'en termes de financement du logement.

Un bon niveau de revenu de la famille mais également un réseau social et territorial développé peut s'avérer déterminant. Ces facteurs représentent autant de levier à la mobilité géographique, notamment dans les grandes villes où le prix de l'immobilier est très élevé comparé aux zones périurbaines ou rurales (Bernardin, 2011).

Enfin, la mobilité peut être freinée par un handicap ou des difficultés de capacité physique. Cela pose la question de l'accessibilité aux moyens de transport et à la prise en charge ou l'accompagnement de ces personnes.

En conclusion, **avoir les moyens d'être mobile reste conditionné aux possibilités financières. Lorsque la situation financière des jeunes ou celle de leurs parents ne permet pas de lever les fonds financiers suffisants, il est nécessaire de trouver des aides au transport, à l'hébergement ou à la restauration.** Les dispositifs d'aides sont multiples, parfois redondants (Etat, Région, Collectivités, entreprises, etc.). En Hauts-de-France, des efforts de partenariat sont faits pour renforcer la lisibilité et de coordination de ces aides.

BONNE
PRATIQUE



La plateforme numérique « Plateforme Logement des alternants » - Partenariat Action-Logement et Région Hauts-de-France pour l'hébergement des alternants est ouverte depuis le 20 juin 2017.

Cette plateforme numérique est destinée à faciliter l'accès au logement pour les alternants de 15 à 30 ans, elle permet aux alternants de :

- Connaître toutes les aides au logement et à l'hébergement (aides régionales + toutes autres publiques ou privées pour le logement) mais également les aides destinées au transport et à la restauration.
- D'obtenir une meilleure visibilité des offres de logement disponibles
- De bénéficier, si besoin, d'un accompagnement de proximité pour accéder à un logement

COMPÉTENCES COGNITIVES ET PSYCHOSOCIALES

Au-delà des freins matériels et financiers, la mobilité peut également être appréhendée comme une compétence à part entière, au même titre que lire, écrire ou compter. Cette compétence de mobilité est reprise par Vincent Kaufmann par le terme « motilité » défini par « la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible et en fait usage pour développer des projets » (Kaufmann, 2006). Ce terme prend en compte la manière dont les individus appréhendent et préparent un possible déplacement. Or, si en région Hauts-de-France, l'illettrisme touche 405 000 personnes (11% de la population âgée de 16 à 65 ans), combien de personnes ne savent pas ou « ont peur » de se déplacer ? Les peurs liées aux déplacements sont nombreuses : la peur de ne pas y arriver, de ne pas comprendre, peur de l'inconnu, peur de ne pas être capable de se repérer dans une gare, peur de se perdre en ville, etc. Un lieu inconnu peut entraîner une angoisse ou de l'anxiété pour certains, notamment lorsqu'ils ne sont pas accompagnés. Cette notion de peur est corrélée à la question de l'apprentissage et de la connaissance. Qu'est-ce qu'être mobile ? Quelle représentation est associée à cette mobilité ? Comment apprend-t-on à être mobile ? Il peut s'agir de connaissance des lieux, savoir se repérer, savoir où trouver ce dont on a besoin, faire le lien entre le lieu où l'on se trouve et celui où l'on veut se rendre. **La mobilité géographique est une compétence transversale.**

La capacité à être mobile s'acquiert d'abord dans le cadre familial. De nombreuses études sociologiques montrent l'importance de la catégorie socio-professionnelle des parents dans la stratégie des parcours des jeunes. Une origine sociale élevée favorise la propension des jeunes à la mobilité géographique (Boudon, 1973 ; Bourdieu & Passeron, 1964). Être mobile est une capacité qui se transmet par le milieu familial par l'acculturation aux déplacements réalisés par les parents par exemple. « L'espace auquel se réfère l'individu est à l'image d'une poupée russe, c'est-à-dire qu'il s'élargit ou se rétrécit selon la situation sociale et les sphères d'interaction dans lesquelles il se trouve. » (Moquay, 1997). En milieu éducatif, elle se développe via les trajets scolaires quotidiens, les voyages scolaires, les stages, etc. Les jeunes n'ayant que peu d'expérience de mobilité ont des difficultés à appréhender leurs déplacements. La mobilité est une compétence qui se développe avec la pratique. Si prendre les transports en commun, savoir se repérer sur les lignes, comprendre les arrêts et les horaires peut sembler anodin à une personne initiée à leur utilisation dès le plus jeune âge, un novice peut vite



se perdre dans le flux d'information. Ainsi, les jeunes résidants en milieu urbain peuvent très rapidement appréhender les transports en commun (métro, tram, bus), souvent plus développés qu'en milieu rural. Le rôle des parents dans cet apprentissage reste essentiel quel que soit le degré d'urbanisation du territoire.

Le contexte social joue également dans l'apprentissage de la mobilité. La mobilité du jeune se renforcera avec les activités sociales et de loisirs : amis ou famille éloignés, bénévolat, vie associative, emploi, toutes sortes de motivations à « bouger » qui développent les compétences à la mobilité.

A ces compétences s'ajoute la maîtrise de l'environnement numérique : trouver les bons sites, se constituer un itinéraire, trouver les horaires d'ouverture, s'abonner à un site de covoiturage, etc. Il s'agit également de maîtriser l'environnement administratif lorsqu'il s'agit de demander une aide à la mobilité ou de remplir un dossier pour un abonnement lié au transport par exemple.

La manière d'appréhender l'éloignement du capital social (famille, amis) est également une caractéristique psychosociologique à prendre en considération (Greenwood, 1997) : quitter ou s'éloigner de son environnement d'origine n'est pas à la portée de chacun et diffère selon les liens familiaux des individus et selon la posture de la famille vis-à-vis du projet de mobilité géographique. Selon les individus et les relations entretenues avec la famille, la mobilité peut être source d'émancipation ou de souffrance psychologique.

En complément de ces notions s'ajoute le fait que la représentation de la distance n'est pas commune à tous et que le coût de cette mobilité varie selon les individus et selon leurs expériences : « C'est loin » peut être la commune à côté de la résidence, voire un autre quartier mais également un pays étranger. La représentation de la distance prend également en compte l'idée que les individus se font de la distance entre un point A et un point B. Cette notion très subjective de la distance entre deux points doit être objectivée. Il faut décloisonner les esprits, encourager la curiosité des individus sur le monde qui les entoure mais surtout au-delà de ce qui les entoure. En conclusion, **lever les freins à la mobilité passe avant tout par la capacité à rendre les jeunes autonomes dans leurs déplacements. Cette autonomie constituera une compétence essentielle pour leur insertion sur le marché de l'emploi.**

BONNE
PRATIQUE



En 2017, la Mission locale de Thiérache a mis en place un **parcours mobilité dans le cadre d'un appel à projet de l'Initiative Emploi Jeunes**.

L'action a un objectif multiple. Il s'agit de proposer aux jeunes un accompagnement d'une durée de 4 mois permettant la mise en action du jeune sur les thématiques de la mobilité. Le parcours se décline en 5 modules. Chaque module vise l'apprentissage d'un type de mobilité : physique, géographique, matérielle, psychologique, professionnelle.

Le module 1 concerne la mobilité par l'apprentissage et la passation du code et du permis avec une auto-école sociale.

Le module 2 aborde la mobilité par l'apprentissage de situations vécues de moyens de transport (car, train, métro..) par le biais d'un déplacement d'une journée sur Paris, occasion d'une journée mobilité avec un professionnel de la RATP avec lecture de plan, compréhension de l'environnement, puis déplacements dans Paris en sous-groupe pour une mise en pratique. Chaque jeune est responsable d'un groupe avec pour objectif de le mener à la destination choisie par les jeunes (site culturel..). Remise en fin de journée d'un certificat mobilité (symbolique mais valorisant pour les jeunes).

Les modules 3 et 4 de l'action abordent la mobilité professionnelle avec la préparation et la réalisation d'immersions (PMSMP).

Le module 5 vise l'ouverture vers la mobilité européenne : sensibilisation au Service volontaire européen et une journée à Bruxelles.

Un conseiller Mission locale, référent de l'action, veille à l'articulation des modules, assure le lien avec les prestataires et conduit les entretiens individuels entre chaque module et plus si besoin pour mener avec chaque jeune l'identification, la confirmation et la mise en œuvre du projet professionnel. Rendre les jeunes mobiles, faire de la mobilité un atout pour l'insertion, favoriser les PMSMP et permettre l'obtention du permis sont les finalités de l'action. Trois groupes de 15 jeunes l'ont suivi. Des vidéos sont en cours de réalisation.



LA MOBILITE GEOGRAPHIQUE DES JEUNES EN FORMATION S'ACCROIT AVEC LE NIVEAU DE DIPLOME

Avant d'évoquer la mobilité géographique des jeunes actifs, nous allons faire un état de lieux des formations puis observer la mobilité des jeunes durant leur formation. Dans quelle mesure les publics en formation en région Hauts-de-France sont-ils mobiles ? De quelle mobilité parle-t-on ? Est-elle la même selon les niveaux de formation ? La première étape consiste à poser un état des lieux de la réalité de l'offre de formation en région Hauts-de-France et des mobilités domiciles-écoles-existantes.

INTENSIFICATION DE LA MOBILITÉ GÉOGRAPHIQUE TOUT AU LONG DU PARCOURS DE FORMATION

Le recensement de la population de l'INSEE permet d'analyser les déplacements domicile-études de la population scolarisée de 2 ans ou plus. Ainsi, en 2014, en Hauts-de-France, 1,5 millions d'habitants de 2 ans ou plus sont scolarisés. Parmi eux, 56 % sont inscrits dans un établissement localisé dans leur commune de résidence, soit une moindre part comparé au national (61% en France métropolitaine). Globalement, quel que soit l'âge, la part des jeunes scolarisés dans leur commune de résidence est moins importante en région qu'en France métropolitaine. Cette moindre part peut-être liée à la ruralité des communes de la région, 85% du territoire de la région Hauts-de-France est couvert par des communes peu ou très peu denses. Effectivement, à âge égal, un habitant d'une commune rurale a moins de chance d'être scolarisé dans sa commune qu'un habitant d'une commune urbaine, l'offre de formation étant moins développée en zone rurale.

La mobilité géographique va s'accroître tout au long du parcours de formation et les principaux flux domicile - études concerneront les étudiants :

- Jusqu'à l'âge de 10 ans, les deux tiers de la population scolarisée le sont dans leur commune de résidence. L'offre de formation maternelle et primaire est une offre de proximité.
- Entre 11 et 14 ans, à l'entrée en formation au collège, la moitié des élèves scolarisés le sont dans leur commune de résidence.
- A partir de 15 ans, cette part oscille entre 31% et 41% en région contre 35% et 48% en France métropolitaine.

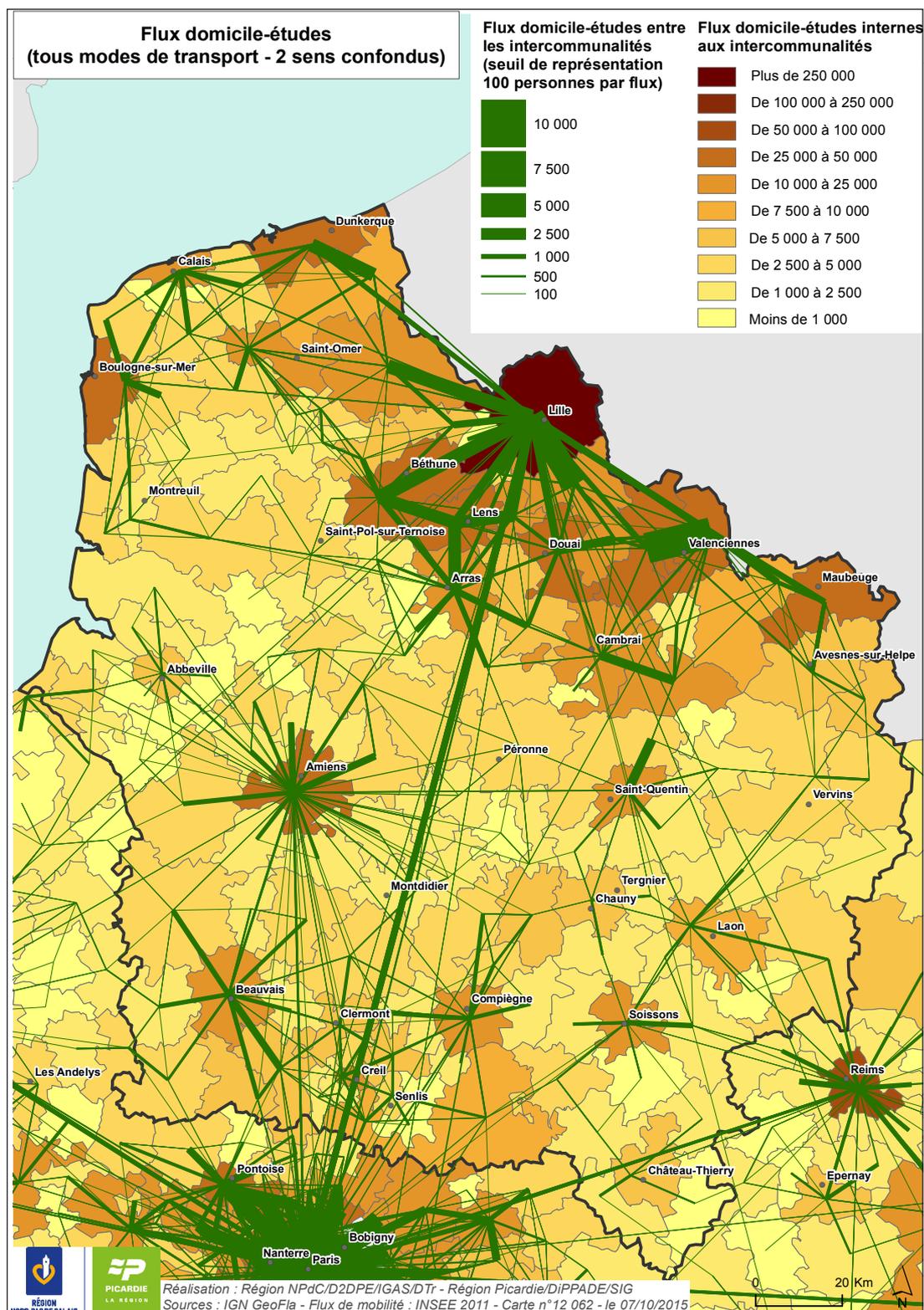
- A partir de 18 ans, il existe une moindre scolarisation de la population régionale comparée au national (48% en région contre 52% en France) et également une moindre scolarisation dans la commune de résidence : 38% des élèves de 18 à 24 ans sont scolarisés dans leur commune de résidence contre 46% au niveau national.

En région Hauts-de-France, l'essentiel des flux domicile-études se fait vers les pôles urbains internes aux intercommunalités. Les principaux flux domicile-école concernent les étudiants et les formations supérieures ; ils correspondent aux pôles universitaires que sont Paris, Lille, Amiens, mais ils concernent aussi les pôles de Cergy-Pontoise, Nanterre, Saint-Denis, Compiègne, Beauvais, l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis ainsi que l'Université du Littoral-Côte d'Opale. (Région Hauts-de-France, 2015a).

Au-delà de la région, les flux sont principalement orientés vers Paris, et, de façon moins prégnante vers Reims (notamment à partir de Laon). Il est à noter que les étudiants représentent une clientèle classique du TER et des transports en commun en général. Ils sont également usagers du covoiturage.



Carte n° 1 : Flux domicile - études de la population scolarisée de 2 ans ou plus en région Hauts-de-France



Cette partie révèle **des différences entre les flux de mobilité selon l'âge et le niveau de formation** : si les mobilités géographiques sont faibles voire inexistantes avant 10 ans, elles se développent dès l'entrée au collège (11-14 ans : premier cycle du second degré) et s'intensifient durant le lycée (14-17 ans : second cycle du second degré). **La mobilité géographique concerne ensuite les deux tiers des scolaires dès l'entrée en formation supérieure.**

Le Céreq montre que les flux migratoires des jeunes de l'enseignement secondaire sont principalement infrarégionaux et de proximité tandis que ceux des jeunes de l'enseignement supérieur sont plus étendus. Les parties suivantes s'attacheront donc à décrire les mobilités et l'impact de l'offre de formation régionale des jeunes lycéens puis des étudiants sur cette mobilité.



MOBILITÉS GÉOGRAPHIQUES DES JEUNES LYCÉENS ET APPRENTIS : IMPACT DE L'OFFRE LOCALE DE FORMATION

L'offre de formation de l'enseignement secondaire général, technologique et professionnel est présente sur chaque territoire de la région Hauts-de-France (cf. annexe 3). Une forte concentration des effectifs lycéens s'observe sur les zones d'emploi de Lille et Roubaix - Tourcoing. Historiquement grande région industrielle, la voie professionnelle est plus développée en région qu'en France : 59% des lycées régionaux proposent un enseignement professionnel ; 57% en France (C2RP, 2016).

Néanmoins, l'offre de formation n'est pas uniforme sur les territoires. Les effectifs de l'enseignement général sont plus élevés que ceux de l'enseignement professionnel dans trois zones d'emploi de la région : Lille, Saint-Omer et Roissy - Sud Picardie. A l'inverse, dans quatre zones d'emploi, l'enseignement professionnel est nettement surreprésenté : Valenciennes, Laon, Soissons et Thiérache (Région Hauts-de-France, 2015).

■ Choix d'orientation et proximité de l'offre de formation

Aucune étude régionale n'est répertoriée sur la mesure des déplacements des jeunes en cours de formation. L'étude nationale de « la place des dynamiques territoriales dans la régulation de l'orientation scolaire » (Berthet & Dechezelles & Gouin & Simon, 2010) montre que **l'offre de formation de proximité influence les choix d'orientation des élèves**. Les choix d'orientation tiennent compte de « l'offre de formation la plus immédiate et proche ». La question de la mobilité géographique est donc étroitement liée aux choix d'orientation.

L'étude met en avant les « mécanismes d'orientation de proximité » mais également les contraintes liées à l'affectation des élèves, c'est-à-dire la gestion des flux d'élèves en fonction des places disponibles dans les établissements, influençant particulièrement l'orientation des élèves les plus en difficulté.

En milieu rural, notamment pour les formations professionnelles supérieures au niveau V, le choix des élèves est limité par la faiblesse de l'offre de formation de niveau IV. Dans ce cas, la mobilité géographique devient un critère de poursuite d'études. Les auteurs montrent de fait que **l'existence de structures d'hébergements et d'internats constitue une condition nécessaire mais non suffisante à la mobilité géographique**.

BONNE PRATIQUE



La prime à l'internat permet aux familles dont les enfants suivent une scolarité en internat (au collège ou au lycée) de recevoir un montant forfaitaire annuel de 258 € (en 2017-2018) sous condition. Cette prime est destinée à tous les élèves boursiers nationaux qui sont scolarisés en internat (au collège ou au lycée), y compris ceux inscrits en internat de la réussite. La prime est attribuée de façon automatique, la famille n'aura donc aucun dossier à effectuer. La prime est attribuée en 3 fois, en déduction de la facture des frais de pension.

■ Faiblesse des informations sur la mobilité territoriale des apprentis

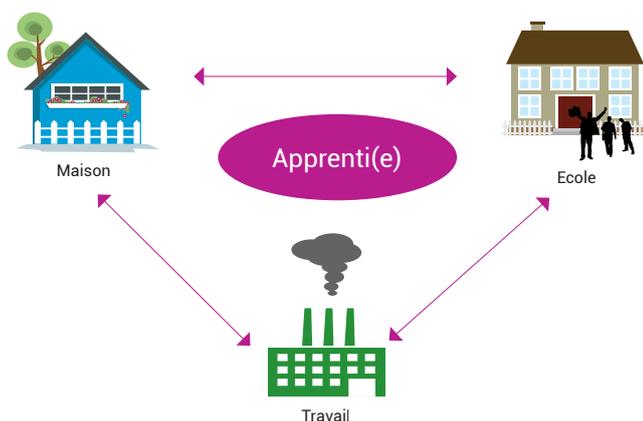
L'offre de formation impacte la mobilité des jeunes mais lorsqu'il s'agit d'apprentissage, la question de la mobilité géographique se complexifie : elle concerne les déplacements des apprentis de leur domicile à leur lieu de formation mais également de leur école à leur lieu de travail et enfin de leur lieu de travail à leur lieu de résidence, à chaque fois dans les deux sens.

Si la question de la mobilité géographique des apprentis est généralement traitée au niveau international (programmes Erasmus et bourses par exemple), elle n'est que peu, voire pas étudiée au niveau local. Pour autant, la formation par apprentissage revêt des particularités de mobilité. De par les déplacements domicile-école-entreprise, elle nécessite une proximité entre lieu de formation, lieu de stage et lieu de résidence mais également des infrastructures d'accompagnement (hébergement, restauration, transport) adaptées aux horaires de stage et de formation ainsi qu'à l'âge des apprentis (permis de conduire).

Le zoom sur la mobilité géographique des apprentis de l'ex région Nord - Pas-de-Calais (C2RP, 2011), réalisé à partir des données de l'enquête IPA 2010 (Insertion Professionnelle des Apprentis) par le Rectorat de l'Académie de Lille, montre des différences de mobilité des apprentis entre zones d'emploi, certaines plus dynamiques que d'autres.

L'observation s'attarde sur trois interfaces distinctes :

- ❶ L'interface « Maison – Ecole » représente la mobilité entre le lieu de résidence de l'apprenti (cette résidence peut-être parentale dans le cas où celui-ci vit toujours chez ses parents) et l'adresse de leur antenne de formation.
- ❷ L'interface « Ecole – Travail » correspond à la mobilité entre l'adresse de l'antenne de formation et l'adresse de l'entreprise où travaille le jeune apprenti.
- ❸ L'interface « Maison- Travail » détermine la mobilité entre le lieu de résidence de l'apprenti et l'adresse de l'entreprise où il travaille.



BONNE PRATIQUE



L'ex CFA de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de l'Aisne fusionné depuis le 1er janvier 2018 au sein du CFA unique de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de région Hauts-de-France organise et met en place des navettes gratuites pour les apprentis.

Ces transports privés sont à la charge de la Région dans le cadre du budget de fonctionnement du CFA.

Il s'agit de navettes permettant l'accès aux antennes du CFA basées dans l'Aisne (Château-Thierry- La Capelle – Laon) qui pour certaines installées en milieu rural ne bénéficient pas de dessertes par les transports publics, parfois inexistantes ou ne correspondant pas aux horaires de cours dispensés dans les antennes du CFA.

Outre le fait de desservir ces lieux de formation, les arrêts sur les trajets permettent un ramassage dans différents lieux.

- Pour l'antenne de Château-Thierry : Ramassage spécifique Soissons/Château-Thierry avec arrêts sur le trajet
- Pour l'antenne de La Capelle : 2 lignes de ramassage (Guise - La Capelle) et (Étréaupont-Vervins-Hirson-La Capelle)
- Pour l'antenne de Laon : une navette le matin entre la Gare de Laon et l'antenne CFA.



MOBILITÉS GÉOGRAPHIQUES DES ÉTUDIANTS

Les questions des mobilités géographiques des étudiants se posent sur plusieurs échelles territoriales : locale, régionale, nationale ou internationale. Dans quels établissements de l'enseignement supérieur les jeunes s'inscrivent-ils ? Où poursuivent-ils leurs études ? Où s'insèrent-ils sur le marché du travail ? « Répondre à ces questions conduit immédiatement à s'intéresser aux multiples facteurs pouvant structurer ces comportements de mobilité. L'évolution de la carte des formations supérieures, les aides aux étudiants, la division spatiale des emplois et les mouvements de localisation/délocalisation des entreprises, les politiques d'aménagement du territoire, sont autant de facteurs intrinsèquement liés aux questions de mobilité géographique » (GTES, 2009).

En 2015-2016, la région Hauts-de-France enregistre 8,8% des inscriptions de l'enseignement supérieur de France métropolitaine, soit 131 788 étudiants (Depp, 2016). Au niveau infrarégional, l'offre de formation supérieure n'est pas répartie de manière uniforme (cf. annexe 4). Elle est particulièrement bien développée sur Lille qui centralise près de la moitié des inscriptions régionales. Le deuxième pôle d'enseignement supérieur de la région est Amiens. Au final, les trois quart des effectifs de l'enseignement supérieur de la région sont concentrés sur cinq zones : Lille, Amiens, Valenciennes, Roubaix-Tourcoing et Arras.

Au contraire, les territoires de Flandres-Lys, Vallée de la Bresle - Vimeu, Thiérache, Péronne et Château-Thierry ne disposent que d'une offre de formation supérieure en lycée (Région Hauts-de-France, 2015b).

L'exploitation des résultats de l'enquête Génération 2010 a permis au Céreq d'analyser les mouvements des jeunes sortants de formation initiale, en cours d'étude et en début de vie active. Elle révèle des logiques migratoires différentes selon les niveaux de formation et selon le nord (ex Nord - Pas-de-Calais) et le sud de la région (ex Picardie). Cette approche de la mobilité concerne souvent les plus diplômés qui disposent de la plus forte propension à migrer (Vignale, 2016). En effet, alors qu'en moyenne, 20% des jeunes changent de région au cours des trois ans suivant la fin des études, cette proportion passe à 44 % si l'on considère les titulaires de bac + 5 et au-delà (données de l'enquête Génération 2010). Les études supérieures et l'accès à l'emploi sont des périodes propices à la mobilité géographique. Le Céreq montre que les logiques de migration des jeunes de l'enseignement supérieur se distinguent entre le supérieur long et le supérieur court.

■ Mobilité interrégionale des formations supérieures courtes

Les logiques migratoires pour l'enseignement supérieur court sont différentes entre le nord et le sud de la région.

Malgré un faible taux de fuite et une offre de formation attractive, le nord de la région peine à attirer les jeunes diplômés du supérieur court technologique et professionnel. Pour autant, le nord de la région ne perd que 11% de ses diplômés de l'enseignement supérieur court. Ce faible taux de fuite révèle une bonne adaptation de la carte des formations au tissu économique local. En ce qui concerne l'emploi, alors que le niveau d'urbanisation impacte les flux de diplômés (attirés par le dynamisme des grandes aires urbaines), le nord de la région est assez atypique : son degré d'urbanisation ne l'empêche pas d'être la zone la moins attractive.

Le sud de la région se caractérise par un maintien de ses diplômés de l'enseignement supérieur court (- 3%). A ce niveau de diplôme, les effectifs sont peu nombreux, la région est déficitaire pour les migrations en cours d'études. Le taux de fuite est plus élevé que la moyenne mais est compensé par un bon taux d'attractivité, dû notamment à la proximité avec l'Île-de-France. Cependant l'attractivité des cycles courts diminue comparée aux générations précédentes. Le marché du travail régional semble pourtant adapté pour absorber les jeunes formés. Les effectifs sont peu nombreux à ce niveau de diplôme. Avec un taux de fuite élevé et un taux d'attractivité élevé, le sud de la région, et notamment la zone limitrophe à l'Île-de-France, conserve des atouts.

■ Mobilité interrégionale des formations supérieures longues

Les logiques migratoires pour l'enseignement supérieur long sont différentes entre le nord et le sud de la région.

L'offre de formations supérieures du nord de la région est un atout. Elle attire de nombreux bacheliers d'autres régions, principalement d'Île-de-France et de Champagne-Ardenne. Cependant, lorsqu'il s'agit d'emploi, le nord de la région est pénalisé par son faible taux d'attractivité des jeunes diplômés (le plus faible de France). Le marché du travail ne semble pas offrir de débouchés en postes hautement qualifiés et le nombre de jeunes formés dépasse les capacités d'absorption du nord de la région (d'où le faible nombre d'arrivées de travailleurs diplômés de l'enseignement supérieur long). De plus, les caractéristiques socio-économiques précaires de la région et le phénomène d'héliotropie ne rendent pas la région très attractive comme lieu de vie.



Elle conserve néanmoins un taux de fuite de ses diplômés relativement faible comparé aux autres régions.

Au sud de la région, l'offre de formation supérieure longue est moins variée qu'au nord et qu'en Ile-de-France, région limitrophe. Le sud de la région enregistre un solde migratoire positif de diplômés de l'enseignement supérieur long. Celui-ci s'explique principalement par le fait que les bacheliers du sud de la région vont principalement faire leurs études supérieures longues en Ile-de-France ou dans le nord de la région mais reviennent dans la région d'obtention du bac après l'obtention de leur diplôme du supérieur (un nouvel arrivant sur deux est originaire de la région). Lorsqu'il s'agit d'emploi, le sud de la région attire de nombreux diplômés mais les logiques migratoires relèvent de choix résidentiels plutôt que d'une activité économique : 20% des actifs occupés du sud, diplômés d'une formation supérieure longue, changent de région pour travailler. Le marché du travail du sud de la région n'offre que peu de débouchés mais la proximité avec l'Ile-de-France est un atout pour les déplacements domicile-emploi.

BONNE PRATIQUE



Le site du Centre Régional des Œuvres Universitaires et Sociales (CROUS) recense les différentes aides à destination des étudiants (bourses, aide aux logements, transport, restauration, aides sociales et santé).



Zoom



Expériences de mobilité internationale

La mobilité internationale en cours d'études est généralement considérée comme un atout au moment d'entrer sur le marché du travail. De fait, les jeunes diplômés, partis à l'étranger au cours de leur dernier cursus ont une insertion plus favorable en France. L'exploitation de l'enquête Génération 2010 du Céreq montre néanmoins que cet avantage apparent est en réalité lié aux filières de formation et aux milieux sociaux dont ces jeunes sont issus (Calmand, Rouaud, Sulzer, 2016).

Un diagnostic sur la mobilité européenne et internationale des jeunes, réalisé par la DRJSCS d'Amiens montre que la volonté de bénéficier d'une expérience personnelle, d'être confronté à une culture différente et de s'exprimer dans une langue différente de celle d'origine, sont les motivations principales des jeunes mobiles. Au retour de leur expérience, les jeunes précisent que cette mobilité a eu un impact sur leur développement personnel, leur regard sur leur pays et leur confiance en eux.

Ce même diagnostic fait état des freins à la mobilité internationale. S'y retrouvent le manque de disponibilité, le refus de rompre avec la famille et les amis, le manque de financement, la complexité des démarches, la méconnaissance des dispositifs et la barrière de la langue.

Cette partie montre que la mobilité géographique **ne s'entend pas de la même manière selon les âges, les niveaux de formation et les voies de formation**. Si cette question ne se pose pas pour les établissements du premier degré, elle peut se révéler problématique dès l'entrée au lycée et être conditionnée à l'offre de formation locale, aux infrastructures de transport et d'hébergement disponibles, à l'attractivité du territoire, etc. Au contraire, pour les formations de l'enseignement supérieur, la mobilité géographique ne semble plus être une question locale mais plutôt régionale voir nationale. La problématique de la mobilité géographique semble être dépassée pour ces jeunes étudiants. Qu'en est-il de ces jeunes une fois qu'ils sont diplômés ? Comment s'insèrent-ils sur le marché du travail ?



Avant d'évoquer les différents facteurs qui impactent la mobilité géographique des jeunes actifs (jeunes en emploi ou à la recherche d'un emploi), nous allons faire un état de lieux des déplacements domicile - travail en région Hauts-de-France.

PREMIÈRE RÉGION DE FRANCE POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Selon une étude de l'INSEE, sept actifs en emploi sur dix quittent leur commune de résidence pour aller travailler. « En moyenne, ils parcourent près de 23 km chaque jour et le plus souvent dans les limites de leur département. Les déplacements interdépartementaux dessinent toutefois des relations privilégiées entre le Nord et le Pas-de-Calais : 113 500 travailleurs font le trajet dans un sens ou dans l'autre » (Jamme, 2016).

Les flux les plus importants ont lieu dans les parties les plus densément peuplées de la région, c'est-à-dire autour de la métropole lilloise et le long de l'ancien bassin minier, de Valenciennes à Béthune en passant par Douai et Lens. L'aire urbaine d'Amiens est certes moins dense que celles du nord de la région, mais elle occupe néanmoins une position centrale dans le département de la Somme. Quant au «profil-type» d'un navetteur, il s'agit plutôt d'un homme d'une trentaine d'années, cadre ou de profession intermédiaire » (Jamme, 2016). Les déplacements sont moins intenses en zones rurales et reflètent également la densité de la population et des entreprises. **La région Hauts-de-France se caractérise par une forte mobilité de ses actifs en emploi et en parallèle le taux de chômage le plus élevé de France métropolitaine. La mobilité est un critère très important en région pour trouver un emploi.**

BONNE PRATIQUE



L'aide au permis de conduire B de Pôle emploi est une aide financière permettant de lever le frein à la reprise d'un emploi que représente le fait de ne pas être titulaire du permis de conduire.

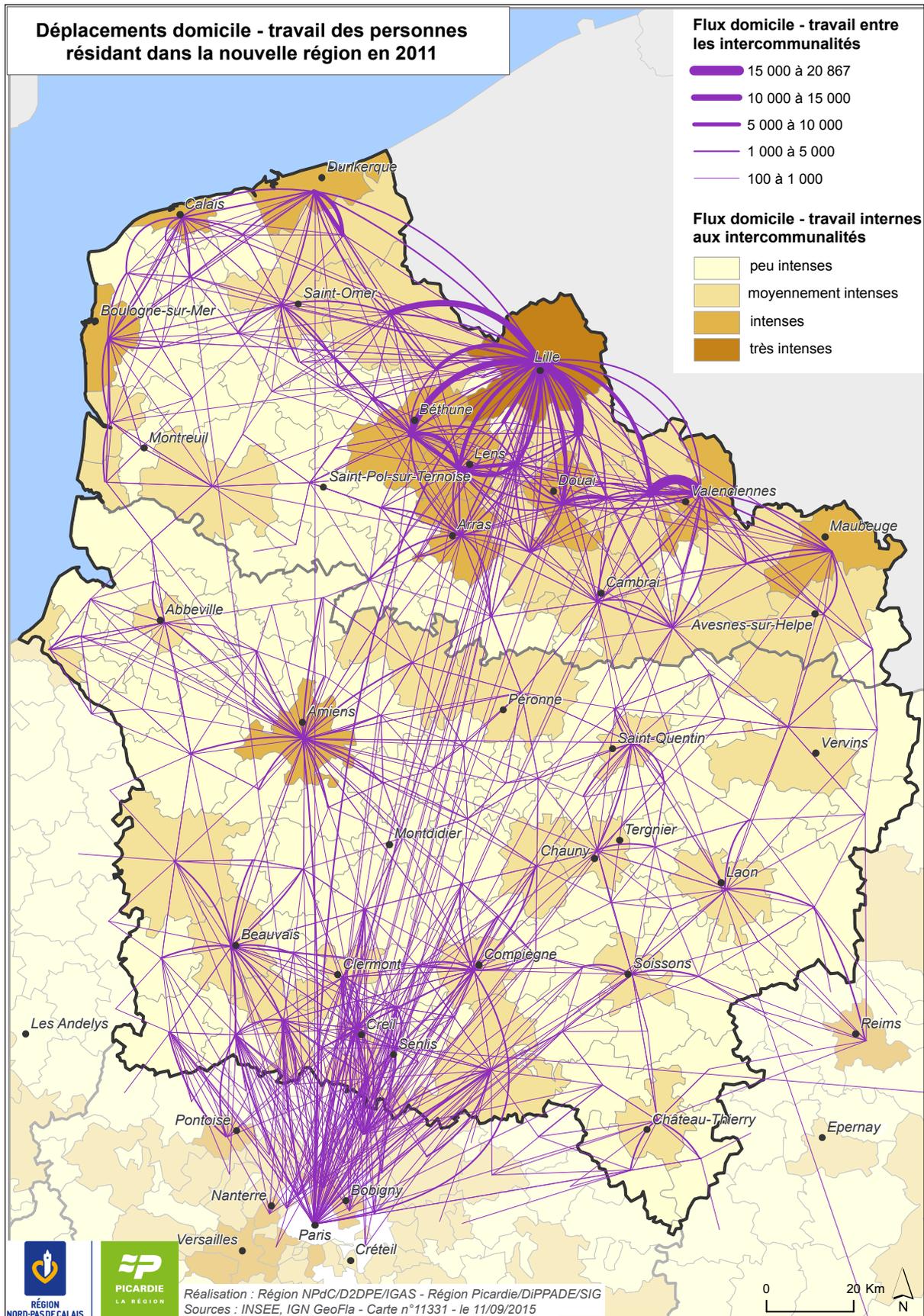
Sont concernés, sous condition de ressources, les demandeurs d'emploi, ayant au moins 18 ans, inscrits depuis plus de 6 mois continu et bénéficiaires d'un minima social (RSA; ASS; AAH...). L'absence de permis de conduire doit constituer un frein à l'embauche et faire l'objet d'un constat partagé entre le conseiller Pôle emploi et le demandeur d'emploi.

Le montant de l'aide est de 1 200 € maximum.

Elle est directement versée par Pôle emploi à l'auto-école en 3 versements : à l'inscription ; à la réussite du code dans les 5 mois de l'attribution de l'aide et à la réussite des épreuves de conduite ou après 2 échecs.



Carte n° 2 : Flux domicile - travail des personnes résidant dans la nouvelle région en 2011



IMPACT SUR LA MOBILITÉ DES JEUNES ACTIFS

La question de la mobilité géographique des jeunes actifs est complexe et présente de nombreuses facettes. Or, elle se révèle être un critère de recrutement. Le jeune incapable de se déplacer peut être considéré par l'employeur comme incapable de travailler (Gachelin, 2006).

En matière d'emploi, être mobile est souvent présenté comme une condition nécessaire à l'insertion professionnelle (Freyssinet, 2004), mais également pour rester dans l'emploi. Elle est d'ailleurs souvent considérée par les jeunes eux-mêmes, en particulier les plus diplômés, comme **une stratégie pour trouver un emploi**, ce d'autant plus qu'ils sont moins contraints par des obligations familiales ou de logement, car moins souvent propriétaires (Pailhé & Solaz, 2001).

Tout comme pour les mobilités en cours de formation, les experts des questions liées à la mobilité soulignent l'existence de freins matériels, cognitifs ou psychologiques à la mobilité qui peuvent ancrer durablement certains jeunes sur leur territoire (cf. première partie). De plus, la mobilité géographique des jeunes actifs est liée à plusieurs caractéristiques individuelles et familiales.

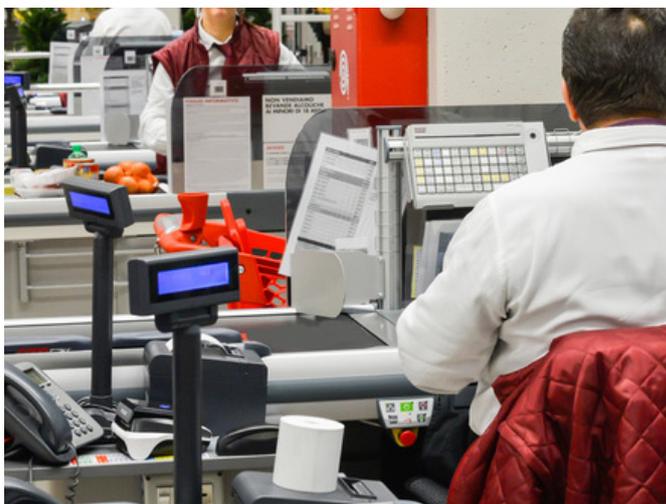
BONNE PRATIQUE



L'aide à la mobilité de Pôle emploi est une prise en charge de tout ou partie des frais de déplacement, de repas, d'hébergement à l'occasion d'un entretien d'embauche, d'un concours public, d'une prestation intensive, d'un emploi repris ou d'une formation suivie financée par Pôle emploi. Elle est attribuée sous certaines conditions : le déplacement doit être situé à plus de 60 km aller-retour ou à 2 heures de trajet aller-retour du lieu du domicile. Concernant les entretiens d'embauche ou la reprise d'emploi, le déplacement doit concerner un CDI, un CDD ou un contrat de travail temporaire (CTT) de 3 mois consécutifs minimum.

Sont concernés les demandeurs d'emploi inscrits en catégorie 1, 2, 3, 4 (stagiaires de la formation professionnelle) ou 5 « contrats aidés » bénéficiaires d'un minima social (ARE, ASS, RSA) ou non indemnisés.

Impact de la qualification de l'emploi occupé



La région Hauts-de-France se caractérise par une surreprésentation des emplois peu qualifiés. Or, les études sur la mobilité géographique témoignent que, selon les postes occupés, la notion de mobilité n'est pas la même. **La qualification de l'emploi occupé est déterminante. Les jeunes cadres ou ingénieurs ont davantage de moyens et d'opportunités d'être mobiles** (Lemistre & Magrini, 2010), ils parcourent de plus longues distances entre leur domicile et leur emploi. **Un emploi de bas niveau de qualification sera plus souvent assorti de fortes contraintes horaires ou géographiques** : « horaires atypiques, horaires découpés ; zones de travail loin des centres villes, mal desservies par les transports en commun ; parfois avec transport du matériel et des déplacements entre les sites. » Par exemple, un agent d'entretien se rend chez des clients divers. Un gardien peut travailler de nuit. Un caissier a des horaires atypiques et découpés. Un ouvrier du bâtiment se rend chez des clients différents, en transportant du matériel. De même, dans l'hôtellerie ou la restauration, les employés travaillent tous les soirs ainsi que le weekend (Gachelin, 2007).

Par ailleurs, l'étude des mobilités spatiales à partir de l'enquête Génération du Céreq montre que les mobilités sont plus nombreuses à l'issue du premier emploi qu'au moment de la prise du premier emploi. Le jeune élargit progressivement son champ spatial de prospection. Le premier emploi peut n'être qu'un emploi d'attente dans la poursuite de son effort de prospection sur le marché du travail (Lemistre & Magrini, 2010).

Cependant, une variable est peu traitée lorsque la question de la mobilité géographique est abordée : celle de la distance. Effectivement, les données relatives à cette notion sont peu fréquentes. L'enquête Génération permet d'obtenir ces informations sur la distance entre la commune de résidence à la fin des études et celle du lieu de travail trois ans après la sortie du système éducatif. Cette

notion de distance ne prend pas en compte le temps de transport, ni le type de transport utilisé mais reste un indicateur représentatif de l'aire de mobilité des individus. L'analyse des distances parcourues entre le lieu d'études et le lieu d'emploi par les individus ayant changé de zone d'emploi montre que la zone de recherche d'emploi s'élargit avec la montée en qualification. A titre d'exemple, les cadres parcourent en moyenne 205 km lors de changement de zone d'emploi, 19% d'entre eux parcourent moins de 20 km. A l'inverse, les ouvriers non qualifiés parcourent 127 km en moyenne lors de changement de zone d'emploi, 31% d'entre eux parcourent moins de 20 km.

■ Impact du sexe, de l'âge, du niveau d'études et de la sphère familiale

Une analyse de l'impact des caractéristiques individuelles sur la mobilité géographique à la sortie de formation, réalisée par le Céreq, montre que, toutes choses égales par ailleurs :

- Les femmes sont moins mobiles, quelle que soit la profession considérée
- L'âge réduit la mobilité à niveaux d'études équivalents
- Si l'influence du niveau d'études au sein des professions se maintient, les différences de propension à la mobilité entre niveaux d'études se resserrent au sein des professions cibles, voire deviennent non significatives.
- Du côté de la situation familiale, le niveau d'études du (de la) conjoint(e) n'a pas d'impact pour les cadres. Pour les techniciens, professions intermédiaires et employés-ouvriers, le niveau d'études de la conjointe renforce la mobilité, particulièrement pour les employés-ouvriers. Et seulement pour cette dernière catégorie, le niveau d'études du conjoint renforce la mobilité des femmes, qui est sans doute contrainte par la profession plus qualifiée du mari. En revanche, pour les cadres, le niveau d'études des conjoints peut, dans certains cas, favoriser la mobilité et, dans d'autres situations, la contraindre, car des logiques de carrière des conjoints peuvent entrer en conflit. Nous pouvons supposer que l'opposition de ces deux cas rend globalement l'effet de cette variable non significatif pour les plus qualifiés.
- Quant au nombre d'enfants, il réduit la mobilité de tous les actifs, les enfants pouvant freiner la décision de mobilité pour diverses raisons : changement d'école, coûts de mobilité plus élevés, éloignement de la famille, etc. » (Lemistre & Magrini, 2010).

La gestion de la vie professionnelle et de la vie familiale impacte la mobilité géographique, notamment pour les familles monoparentales. Le choix du poste occupé peut être lié à la capacité à concilier emploi et famille. Ainsi, les emplois sur des horaires atypiques ou aux « horaires de pointes » peuvent être écartés par choix de se consacrer à la sphère familiale ou par contrainte budgétaire. La distance entre le domicile, le lieu de scolarisation des enfants ou la crèche et l'emploi devient alors primordial pour le choix du poste occupé.

BONNE PRATIQUE



L'aide à la garde d'enfants pour les parents isolés (AGEPI) est destinée aux parents élevant seuls un ou plusieurs enfants de moins de 10 ans. Cette aide peut être accordée sous la forme d'une prise en charge d'une partie des frais de garde générés par une reprise d'emploi en CDI ou CDD de plus de 3 mois ou une entrée en formation de plus de 40 heures.

Sont concernés les demandeurs d'emploi inscrits en catégorie 1, 2, 3, 4 (stagiaires de la formation professionnelle) ou 5 « contrats aidés » bénéficiaires d'un minima social (ARE, ASS, RSA) ou non indemnisés et élevant seul un ou plusieurs enfants à charge qui ont moins de 10 ans à la date de la reprise d'emploi ou de l'entrée en formation.

En cas de reprise d'emploi ou de formation de 15 à 35 heures par semaine, le montant forfaitaire est de 400 € pour un enfant (60 € par enfant supplémentaire) dans la limite de 520 € par bénéficiaire. En cas de reprise d'emploi ou de formation inférieure à 15 h/semaine ou 64 h/mois, le montant forfaitaire est de 170 € pour un enfant, 195 € pour deux enfants, 220 € pour trois et plus.

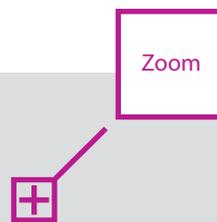


■ Impact du marché du travail local

Tout comme mentionné précédemment, l'apprentissage de la mobilité est essentiel. Ainsi, le fait d'avoir vécu une ou des mobilités géographiques au cours des années de formation augmente la probabilité d'être mobile lors de la recherche d'un emploi. « La mobilité conduit à la mobilité ou l'immobilité à l'immobilité » (Lemistre & Magrini, 2010) et pour ce faire, l'impact des caractéristiques du territoire n'est pas neutre.

Assez logiquement, l'offre d'emploi disponible sur un territoire impacte la mobilité géographique des jeunes actifs. Un marché du travail favorable limitera les mobilités géographiques. Toutes choses égales par ailleurs, **les jeunes quittent davantage les régions agricoles et industrielles et se dirigent vers les régions où le chômage est faible et la part des emplois qualifiés plus grande** (Perret, Roux, 2004). Rappelons qu'en région Hauts-de-France, le marché du travail se caractérise par une surreprésentation des bas niveaux de qualification, de faibles débouchés professionnels hautement qualifiés et un taux de chômage élevé. Cette situation accentue le phénomène de déficit migratoire.

Le coût de la vie sur le territoire en question est également une variable importante dans la décision de mobilité. Si la recherche d'un meilleur salaire peut motiver les mobilités géographiques (Greenwood, 1997), le coût de la recherche d'emploi (conditions et durée de la prospection d'emploi) et de la mobilité (déménagement, logement, perte de réseau...) peut freiner la décision.



Problématiques de mobilité des actifs en zone périurbaine

Les zones périurbaines se caractérisent par une dépendance plus forte à l'automobile qu'en métropole mais pour une densité d'entreprises et d'habitants plus forte qu'en zone rurale. Cette dépendance au véhicule devient problématique lors de « toute rupture dans le cours normal des choses : une suppression de permis ou une grosse réparation imprévue peuvent entraîner une rupture du lien avec l'employeur, les ruptures conjugales peuvent plus facilement qu'ailleurs amener au surendettement, toute fermeture d'entreprise implique une recherche d'emploi sur un espace très étendu, où le coût de la seule migration vers le travail sera mis en balance avec les ressources procurées, et cette balance ne sera pas toujours estimée positive. Ces zones, souvent valorisées par nos imaginaires, sont, plus qu'ailleurs, celles des propriétaires précaires. » (Orfeuil, 2010). De plus, « pour un temps d'accès et une part de salaire affectée au déplacement donnés, les résidents de ces zones ont accès à un nombre d'emplois très faible dans l'absolu en transport public, considérablement plus faible que les résidents comparables des centres et des banlieues en voiture, et ces écarts sont encore plus marqués dans les familles populaires que dans les couches moyennes. Ces personnes peuvent être dans une situation acceptable par rapport à leur emploi présent, mais ne disposent, pour de pures raisons spatiales, que de réserves très maigres d'emplois de remplacement. Les parcours ascendants, utiles pour eux comme pour l'économie globale, sont plus difficiles à construire, les éventuelles ruptures de contrat sont plus difficiles à gérer, un changement de résidence est rendu plus difficile par le statut d'accédant et la durée des emprunts » (Orfeuil, 2010).

CONCLUSION

La mobilité géographique est un phénomène encore mal observé au niveau territorial. L'analyse documentaire constate un manque d'études sur les mobilités territoriales des jeunes, notamment des jeunes en cours de formation.

Etudier la mobilité géographique nécessite de questionner de nombreuses notions :

- les caractéristiques de l'offre de formation sur un territoire donné, le type de filière, le niveau et les spécialités proposées
- la structure et le niveau de qualification des emplois ainsi que le fonctionnement du marché du travail local
- l'effet de politiques publiques locales (accompagnement, projets éducatifs, logement, infrastructures de transport, aides financières, aménagement du territoire)

De plus, l'analyse des mobilités doit également prendre en compte des facteurs psychosociaux renforçant ou non l'aptitude des individus aux déplacements, leur autonomie :

- les caractéristiques économiques, culturelles, sociales et familiales de l'individu
- le comportement individuel de prise de décision, lié aux informations réceptionnées et à l'expérience de l'individu
- les représentations associées aux métiers, carrières ou lieux
- les informations recueillies et l'accompagnement lors du parcours d'orientation

L'analyse documentaire réalisée montre bien que la question de la mobilité géographique à l'échelle infrarégionale concerne avant tout les formations bac et infra ainsi que le marché du travail local. En ce qui concerne les formations supérieures et emplois de cadres, si l'offre de formation et le marché du travail local ne sont pas adaptés, la mobilité géographique en cours de formation et sur le marché du travail se joue à une tout autre échelle : inter-régionale, voire nationale. La question reste posée de savoir si les jeunes privilégieraient la proximité d'un établissement de formation au détriment de leur projet professionnel.

Enfin, concernant les jeunes actifs, force est de constater que la mobilité géographique est une compétence souvent nécessaire lors d'un recrutement. La mobilité géographique s'accroît en cours de formation avec l'élévation du niveau de diplôme. Arrivé sur le marché du travail, cette mobilité se poursuit à mesure de l'élévation du niveau de qualification de l'emploi. Par ailleurs, l'individu recherchant une mobilité se trouve également confronté à d'autres difficultés, telles que les aléas du marché du travail ou encore le coût financier et psychologique d'un changement d'environnement.



Annexes

► Plan stratégique n°1 : itinéraire de réussite et lutte contre le décrochage

Le manque de mobilité des jeunes de la région académique nuit à la diversité, à la continuité mais aussi à la sécurisation de leurs parcours de formation. Il est souhaitable de mener une réflexion partagée sur les freins à la mobilité, en lien avec la politique d'accueil et d'accompagnement en internat qui inclut les aides financières adaptées, mais aussi à travers les réseaux des transports disponibles.

À titre préventif et afin de développer l'aptitude et/ou le potentiel de mobilité chez le jeune, poursuivre l'effort sur l'éducation à la mobilité, le plus tôt possible dans le parcours du jeune en maintenant le volet mobilité des projets éducatifs dans les lycées.

L'incitation à la mobilité doit également s'effectuer par le biais des mobilités internationales, notamment par le développement de consortia académiques ou territoriaux de mobilité européenne (EFTLV, Erasmus+) en formation professionnelle, ou encore le développement de stages européens en STS.

Développer les parcours d'insertion dans l'emploi de décrocheurs en utilisant la mobilité comme un outil de remotivation / remobilisation du jeune, de développement personnel et enfin d'insertion professionnelle: raccrocher les jeunes «décrochés» ou en voie de l'être par la définition d'un parcours d'insertion dans l'emploi «court» et leur proposer une mobilité avec insertion dans l'entreprise (mobilisation des entreprises).

► Plan stratégique n°2 : Information et orientation – jeunes, familles, adultes

- Encourager les projets éducatifs et de formation favorisant le développement du potentiel de mobilité des individus
- Nécessité d'une cartographie dynamique permettant de visualiser les formations, les transports et les internats en relation avec le domicile des élèves
- Recenser et rendre lisible l'offre des aides à la mobilité, les initiatives innovantes favorisant la mobilité des publics
- Veiller à garantir des conditions de réussite équitables sur tout le territoire par une offre de transports adaptée et une offre d'hébergement attractive
- Proposer un premier accès dématérialisé à l'information et les cas échéant au conseil en orientation. Dans ce cadre, certains outils sont déjà mobilisables : la plateforme Mon Orientation en Ligne, Interface CEP des OPACIFs, ... De la même manière, concernant le lien Jeune –Entreprise, on peut citer Mon Stage en ligne, les plateformes d'accès aux stages...
- Adapter les dispositifs d'orientation aux habitants des territoires ruraux (proximité...).

► Plan stratégique n°3 : Lycées et établissements de formation, éléments moteurs dans les territoires (carte des formations)

Au vu des objectifs opérationnels définis, l'accès des individus aux lieux de formation et de stage paraît essentiel. Il s'agit d'agir sur :

- la mobilité géographique des individus (faciliter les déplacements et l'accès)
- la mobilité résidentielle des individus (permettre aux individus de se loger pour se former quand le lieu de formation est éloigné de sa résidence)
- l'aptitude des individus à se déplacer
- la lisibilité de l'information concernant l'offre de transport, d'hébergement et les aides à la mobilité en direction des jeunes, de leurs familles et des adultes

► **Plan stratégique n°4 : Développement des formations en alternance par le biais des contrats de professionnalisation et des contrats d'apprentissage - mobilisation des entreprises**

- Soutenir la mobilité (projet pédagogique de résidence ou d'internat)
- Mettre en réseau des établissements et des formations (interopérabilité des environnements numériques de travail, des systèmes d'informations, des passerelles...)
- Favoriser l'accessibilité à la formation par l'introduction de formations à distance adaptées

► **Plan stratégique n°5 : Pour une politique efficiente et coordonnée de formation des demandeurs d'emploi**

- Développer la mobilité des publics pour l'accès à la formation et à la connaissance des métiers en particulier pour les résidents des quartiers politique de la ville
- Partager et expérimenter les pratiques innovantes qui favorisent la mobilité des publics : « Formations hors les murs », Offre d'hébergement associée à la formation, Job rotation ...
- Adapter le dispositif d'orientation pour les personnes habitant des territoires ruraux
- Inventaire des moyens disponibles favorisant les mobilités

► **Plan stratégique n°6 : Qualifier les actifs en emploi - accompagner par la formation professionnelle les filières innovantes, en développement et en mutations économiques**

Les évolutions de l'emploi amènent à une intensification tendancielle des déplacements domicile-travail.

Se former pour se qualifier demande un effort équivalent en termes de mobilité, ce qui implique de :

- développer la mobilité des publics pour l'accès à la formation en particulier pour les salariés les moins qualifiés
- partager et expérimenter les pratiques innovantes qui favorisent la mobilité des publics : offre d'hébergement liée à la formation, solutions opérationnelles pour les publics ayant des difficultés de transport (co-voiturage, location de véhicules, de cyclomoteurs/scooters, garages sociaux...), accès des publics aux plates-formes de mobilité, notamment en milieu rural...
- développer la formation à distance dans certaines situations et contextes territoriaux.

► **Plan stratégique n°7 : Innovations pédagogiques et numériques**

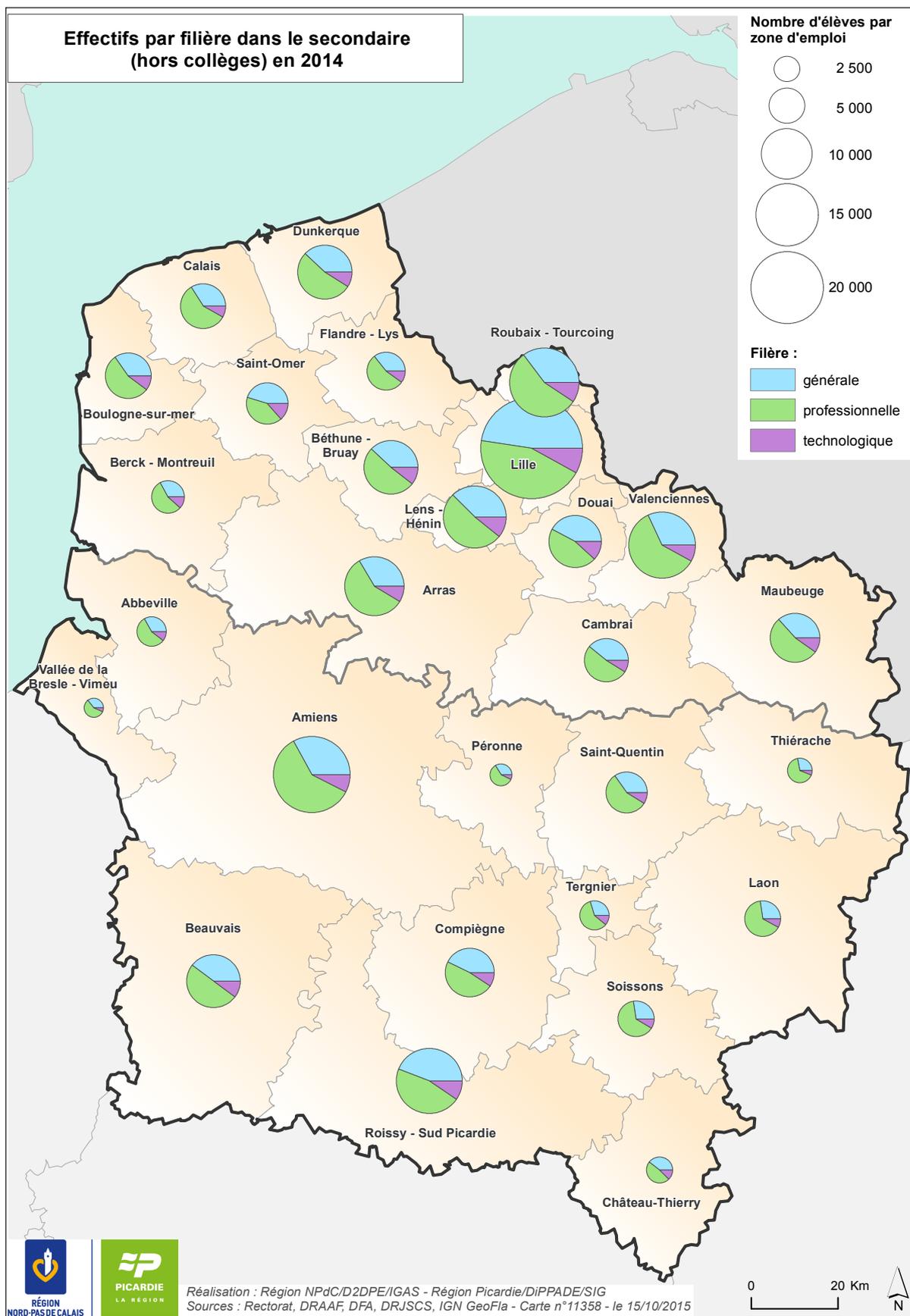
- Soutenir la mobilité (projet pédagogique de résidence ou d'internat)
- Mettre en réseau des établissements et des formations (interopérabilité des environnements numériques de travail, des systèmes d'informations, des passerelles...)
- Favoriser l'accessibilité à la formation par l'introduction de formations à distance adaptées



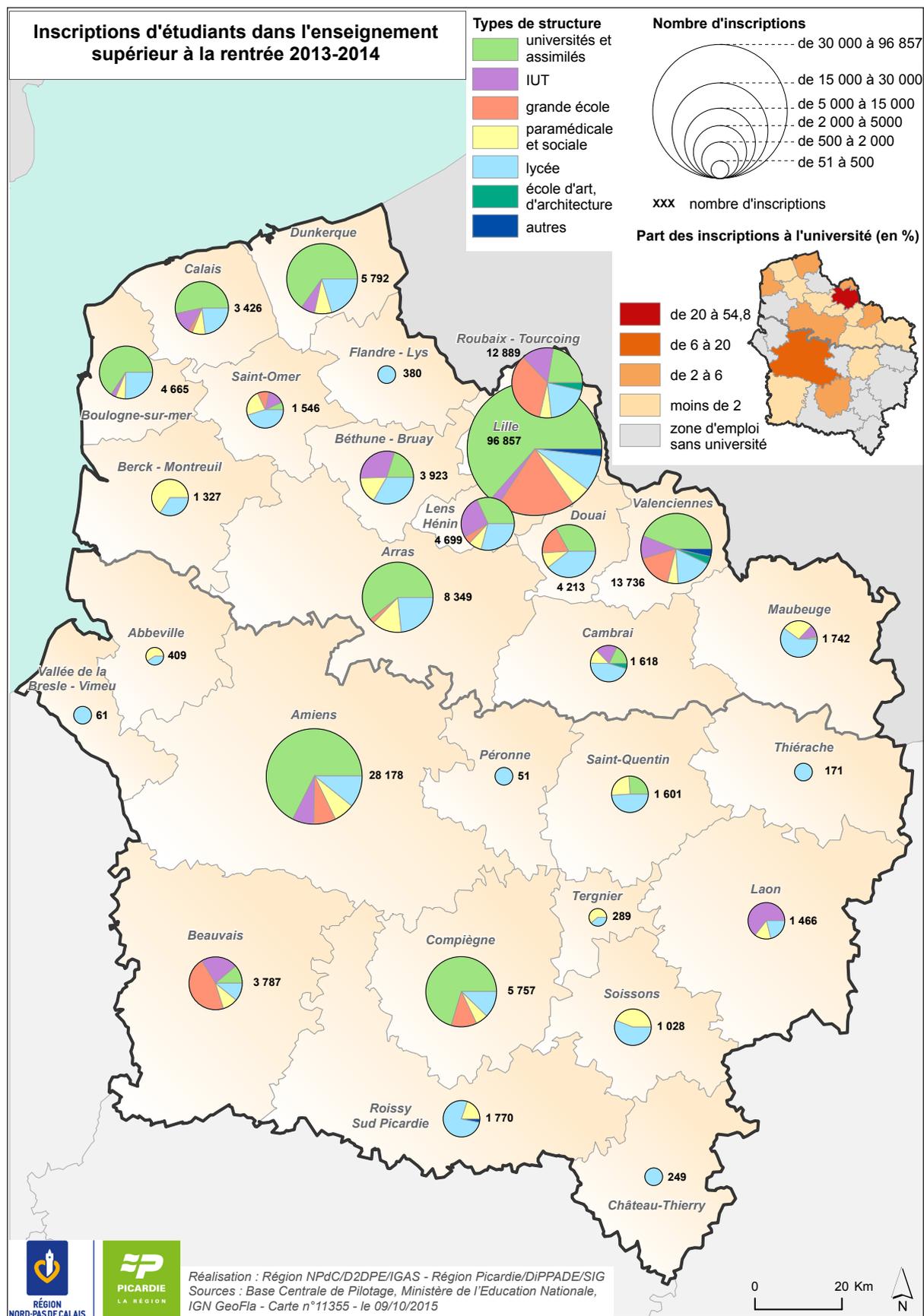
Annexe 2 : Cartes des infrastructures de transport



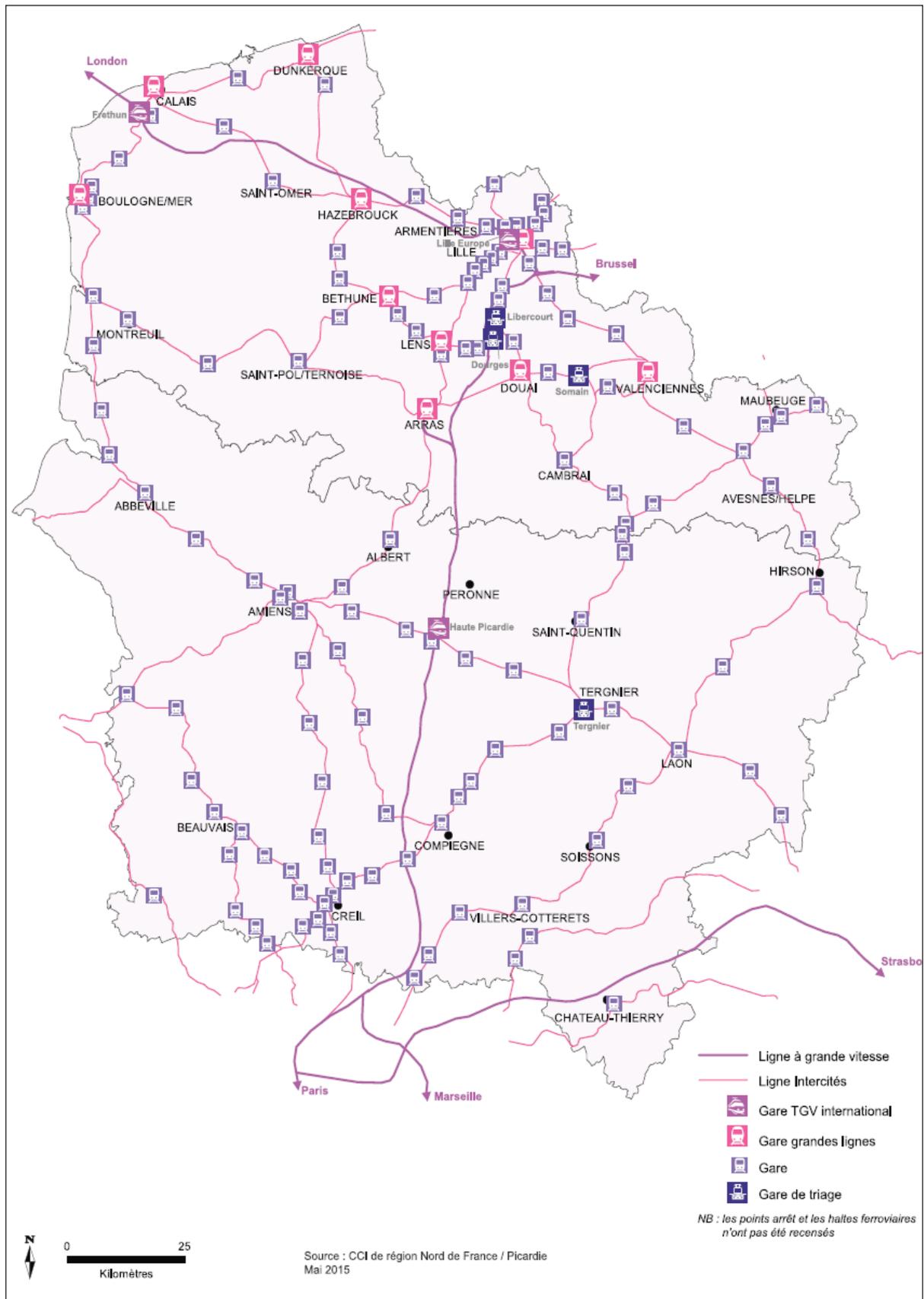
Annexe 3 : Offre de formations des lycées professionnels, généraux et technologiques
Carte n° 3 : Répartition des effectifs par filière dans le second cycle du second degré en 2014
en Hauts-de-France



Annexe 4 : Offre de formations de l'enseignement supérieur Répartition des inscriptions 2013-2014 dans l'enseignement supérieur en Hauts-de-France



Annexe 5 : Le réseau ferré - 150 gares dont 3 gares TGV international





Bibliographie
et
ressources

BIBLIOGRAPHIE

- ▶ BARON Myriam, PERRET Cathy (2006) « Bacheliers, étudiants et jeunes diplômés : quels systèmes migratoires régionaux ? », L'Espace géographique, Tome 35, p.44-62 ; [en ligne : <http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2006-1-page-44.htm>]
- ▶ BERNARDIN Jean-François (2011), « La mobilité des jeunes », Les avis du Conseil Economique, Social et Environnemental, Les éditions des journaux officiels
- ▶ BOUDON Raymond (1973), L'Inégalité des chances, Paris : Armand Colin
- ▶ BOURDIEU Pierre, PASSERON Jean-Claude (1964), Les Héritiers, les étudiants et la culture, Paris : Éditions de Minuit
- ▶ C2RP (2016), Diagnostic partagé du CPRDFOP Hauts-de-France - Synthèse - Edition 2016 ; [en ligne : <http://www.c2rp.fr/sites/default/files/atoms/files/c2rp-emploi-formation-synthese-diagnostic-partage-hauts-de-france-cprdfop-2016.pdf>]
- ▶ C2RP (2011), La Mobilité géographique des jeunes apprentis - Enquête IPA 2010, Etude du pôle académique des statistiques (PASEPA-Rectorat de Lille Département des indicateurs)
- ▶ CALMAND Julien, ROUAUD Pascale, SULZER Emmanuel (juillet-août 2016), « Séjours à l'étranger en cours d'études, une plus-value sur l'insertion en France ? », Bref du Céreq, n°348 ; [en ligne : <http://www.cereq.fr/index.php/content/download/17526/141182/file/b348.pdf>]
- ▶ CARO Patrice et VIGNALE Mélanie (2017), « La mobilité géographique des jeunes, 20 ans d'études du Céreq », Un point sur... ; [en ligne : <http://www.cereq.fr/articles/Points-sur-des-grands-themes-de-travail-du-Cereq/La-mobilite-geographique-des-jeunes>]
- ▶ CASTELL Laura (Insee), PORTELA Mickaël et RIVALLIN Raphaëlle (Drees) (juin 2016), « Les principales ressources des 18-24 ans : Premiers résultats de l'enquête nationale sur les ressources des jeunes », INSEE Première, n° 1603 ; [en ligne : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/version-html/2019048/ip1603.pdf>]
- ▶ CHARPIN Jean-Michel (IGF), AMARA Fadéla (IGAS), « Mission d'évaluation de politique publique : la mobilité géographique des travailleurs » ; [en ligne : <http://www.igf.finances.gouv.fr/files/live/sites/igf/files/contributed/IGF%20internet/2.RapportsPublics/2016/2015-M-046.pdf>]
- ▶ DAVEZIES L. & Korsu E. (2003), « Essai de géographie de la pauvreté », Rapport sur la pauvreté et l'exclusion 2001-2002, Observatoire de la pauvreté et de l'exclusion, Paris, La Documentation Française.
- ▶ DEPP (2016), Repères et Références Statistiques sur les enseignements, la formation et la recherche - Edition 2016 ; [en ligne : <http://www.education.gouv.fr/cid57096/reperes-references-statistiques.html>]
- ▶ DIRECCTE, DREAL (octobre 2009), Enjeux pour l'industrie du Nord - Pas-de-Calais ; [en ligne : http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Enjeux-pour-industrie-npdc-2009_bd.pdf]
- ▶ DIRECCTE (Décembre 2014), « Trajectoire socio-économique de la zone d'emploi de Saint-Omer », Les synthèses de la Direccte, n°43 ; [en ligne : <http://hauts-de-france.direccte.gouv.fr/Trajectoire-socio-economique-du,15752>]
- ▶ ERLICH V (2012), Les mobilités étudiantes, Paris : La documentation française, p.56
- ▶ GACHELIN Mélanie (mars 2007), « Les jeunes et la mobilité », Empan, n°67, p.60-64 ; [en ligne : <https://www.cairn.info/revue-empan-2007-3-page-60.htm>]
- ▶ GREENWOOD M.J. (1997), "Internal Migration in Developed Countries" in Handbook of Population and Family Economics, Chapter 12, Vol. 1B, Elsevier Science, pp. 647-720.
- ▶ GTES - Groupe de travail sur l'enseignement supérieur (2009), « Approches de la mobilité étudiante », Net.Doc, n°48 ; [en ligne : <http://www.cereq.fr/cereq/netdoc48.pdf>]



- ▶ JAMME Julien (2016), « Première région de France pour les déplacements domicile - travail », Insee Analyses Nord-Pas-de-Calais-Picardie, n°18
- ▶ KAUFMANN Vincent (2006), « Motilités, latence de mobilité et modes de vie urbain », in BONNET Michel et AUBERTEL Patrice (dir.), La ville aux limites de la mobilité, PUF, pp. 223-233
- ▶ LEMISTRE Philippe et MAGRINI Marie-Benoît (2010), « Mobilité géographique des jeunes : du système éducatif à l'emploi : une approche coûts / bénéfices des distances parcourues », Formation emploi, n°110, p.63-78 ; [en ligne : <http://formationemploi.revues.org/3051>]
- ▶ MOQUAY Patrick (1997), « Le sentiment d'appartenance territoriale », in GAUTHIER Madeleine (dir.), Pourquoi partir ? La migration des jeunes d'hier et d'aujourd'hui, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, p. 243-256
- ▶ ORFEUIL Jean-Pierre (2010), « La mobilité, nouvelle question sociale ? », SociologieS, Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, [en ligne : <http://sociologies.revues.org/3321>]
- ▶ PAILHE A, SOLAZ A (septembre 2001), « Mobilité géographique, professionnelle et gains salariaux des hommes et des femmes », SESAME, Séminaire d'études et de statistiques appliquées à la modélisation en économie, Lille
- ▶ PERRET Cathy, ROUX Valérie (2004), « La mobilité géographique en début de carrière : un moteur de réussite pour les jeunes diplômés ? ». Formation Emploi, n°87, p.45-62 ; [en ligne : http://pmb.cereq.fr/doc_num.php?explnum_id=382]
- ▶ REGION HAUTS-DE-France (novembre 2015a), « La région en mouvement », Atlas de la nouvelle région Nord - Pas-de-Calais - Picardie - Tome 4 ;[en ligne : <https://www.nordpasdecals.fr/upload/docs/application/pdf/2015-12/atlas-tome-4.pdf>]
- ▶ REGION HAUTS-DE-France (novembre 2015b), « Emploi - Formation », Atlas de la nouvelle région Nord - Pas-de-Calais - Picardie - Tome 6 ; [en ligne : https://www.picardie.fr/IMG/pdf/4/6/c/atlas_tome_6_emploi_formation_13_nov.pdf]
- ▶ THALINEAU Alain et HOT Florian (2015), « Le poids des relations familiales dans la mobilité géographique des jeunes inscrits en baccalauréat professionnel », Formation Emploi, n°131, p.101-120[en ligne : <https://formationemploi.revues.org/4495>]
- ▶ VIGNAL Cécile (2005), « Logiques professionnelles et logiques familiales : une articulation contrainte par la délocalisation de l'emploi », Sociologie du travail, Vol 47-2.
- ▶ VIGNALE Mélanie (juin 2016), « Mobilités interrégionales de jeunes diplômés : Analyse par niveau de sortie », Net.Doc, n°160 ; [en ligne : <http://www.cereq.fr/publications/Net.Doc/Mobilites-interregionales-de-jeunes-diplomes-Analyse-par-niveau-de-sortie>]



DES RESSOURCES ET DES OUTILS AU SERVICE DES ACTEURS DES TERRITOIRES EN HAUTS-DE-FRANCE

Être informé et comprendre les évolutions



- **Suivre l'actualité et les évènements** au niveau des territoires, de la région et au national sur l'orientation, la formation et l'emploi,
- **Consulter la veille thématique** sur des sujets présents ou émergents par le «c2veille ». Recevoir gratuitement la revue de presse numérique le « C2presse »,
- **S'informer sur les métiers** : plus de 1500 présentations sur les métiers, (fiches descriptives et vidéo témoignages) **mais aussi les chiffres clés de l'emploi par zone géographique**, le nombre d'actifs par secteur, les projets de recrutements des entreprises.

Enrichir vos pratiques professionnelles



- **Comprendre et appréhender le contexte socio-économique territorial** et ses enjeux. **Approfondir sa connaissance de l'environnement de la formation professionnelle** (réformes, dispositifs, aides mobilisables,...),
- **Accéder à des études, diagnostics, enquêtes** sur la formation, tableaux de bord sectoriels, fiches de présentation par domaine Emploi-Formation,
- **Actualiser ses connaissances avec les dossiers thématiques** les «C2 dossiers» traitant une actualité ou une priorité régionale ou nationale.

Accompagner et renseigner vos publics



- **Trouver une formation** avec la base de données de **l'offre de formation régionale** : **initiale, universitaire, en apprentissage et continue**. En quelques clics s'affichent les lieux de sessions de chaque formation sur l'ensemble du territoire, les places disponibles, les modalités de financement, les formations éligibles au CPF,....
- **Repérer un lieu d'accueil, d'information et de conseil par l'annuaire** des professionnels des Hauts-de-France ; au total plus de 1000 coordonnées mais aussi les horaires, les labels, le contact, le site web, ...
- **Consulter le vademécum des dispositifs et aides**, l'information est présentée sous forme de fiches descriptives classées par public, par financeur et par thème.





Retrouvez toutes
les publications et
l'actualité du C2RP sur
www.c2rp.fr

www.c2rp.fr



LE C2RP

Le C2RP, Carif-Oref, Centre d'Animation de Ressources et d'Information sur la Formation (CARIF) et Observatoire Régional Emploi Formation (OREF) remplit une mission d'intérêt public en faveur du déploiement des politiques publiques d'orientation, de formation et d'emploi.

Structuré en groupement d'intérêt public (GIP), le C2RP est financé par l'État et la Région.

Lieu de partenariat, de production et de diffusion d'information, le C2RP contribue à l'aide à la décision des institutions et des Partenaires Sociaux et appuie les professionnels en charge de favoriser la continuité des parcours tout au long de la vie.

Membre du réseau des Carif Oref

C2RP

3 boulevard de Belfort
59000 Lille
Tél. : 03 20 90 73 00

