



ÉTUDES ET RECHERCHES

La mobilité des demandeurs d'emploi



Sommaire

1 La mobilité déclarée des demandeurs d'emploi P 04

2 La typologie des demandeurs d'emploi selon leur mobilité déclarée P 08

3 Les reprises d'emploi selon la mobilité P 14

4 Classification ascendante hiérarchique P 16

INTRODUCTION

LA MOBILITE DANS LES PAYS DE LA LOIRE

La région des Pays de la Loire bénéficie d'un réseau de transports varié, essentiel pour le développement économique et social de ses départements. Ce réseau comprend principalement des infrastructures routières, ferroviaires, des lignes d'autocars et des transports urbains, qui assurent une connectivité efficace entre les différentes villes et zones rurales. Le réseau routier est particulièrement développé, comme le montre la carte du réseau routier régional (Encadré 1 : Carte du réseau routier des Pays de la Loire). Les autoroutes concédées telles que l'A11, l'A85 et l'A83 garantissent un accès rapide aux grandes villes comme Nantes, Angers et Le Mans. Ces axes autoroutiers facilitent les déplacements quotidiens des habitants.

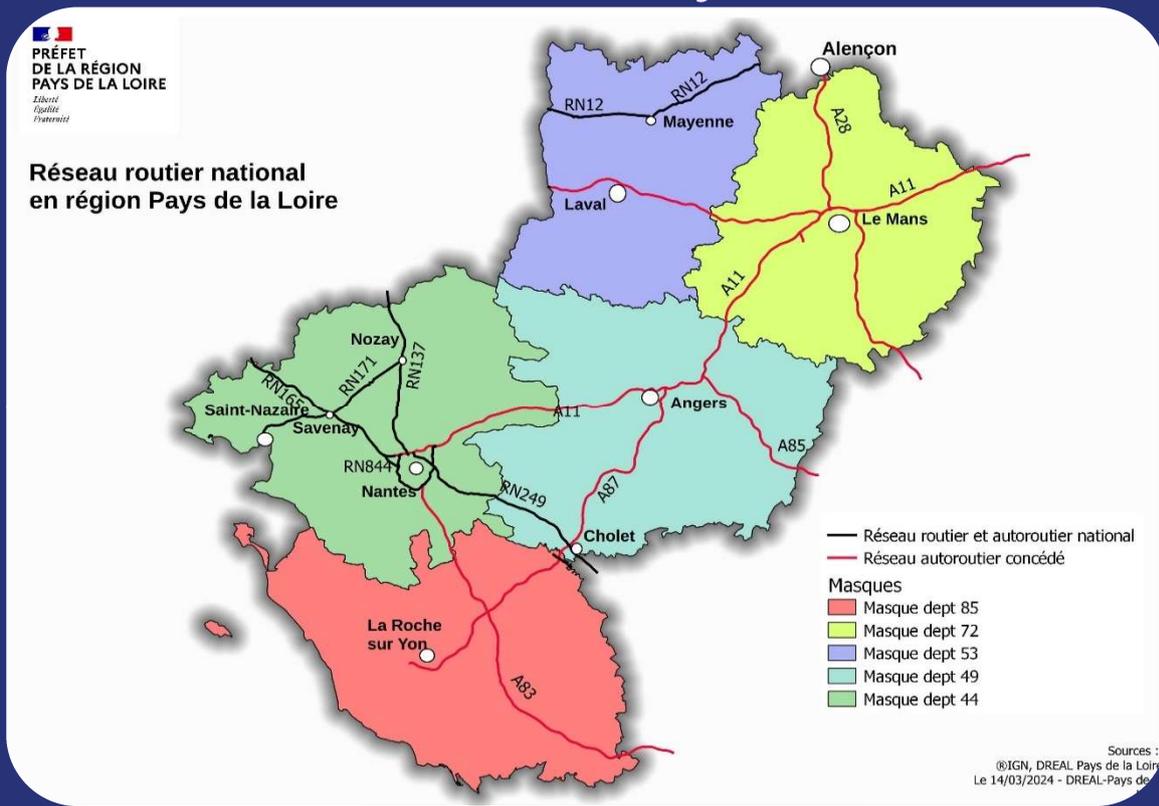
En parallèle, le réseau ferroviaire joue un rôle important dans la mobilité régionale. La carte des lignes régionales de transport (Annexe 1) met en évidence les lignes ferroviaires qui desservent les principaux pôles urbains de la région : Nantes, Angers, Laval, La Roche-sur-Yon et Le Mans. De plus, des services omnibus sont proposés afin de relier les zones périurbaines aux centres urbains. Ce système ferroviaire est essentiel pour réduire la congestion routière et promouvoir une mobilité durable.

Afin de compléter cette offre de transports, de nombreux services sont proposés au sein des pôles urbains de la région. Étant desservi par de nombreux moyens de transport périurbains, les grandes villes comme Nantes ou Angers proposent une large offre de service de transports urbains. Cette offre s'étend des transports en commun tels que le tramway ou les bus, jusqu'aux vélos et voitures disponibles en libre-service.

Dans ce contexte, les transports en commun jouent un rôle clé en facilitant l'accès à l'emploi. En effet, la mobilité professionnelle est souvent conditionnée par la capacité à se rendre sur son lieu de travail dans des délais raisonnables. Ainsi, le temps de transport dépend fortement de la qualité du réseau de transport. La distance entre le domicile et le lieu de travail, ainsi que le moyen de transport utilisé, influencent la recherche et l'accès à l'emploi. L'accès à un véhicule personnel, notamment pour ceux disposant du permis de conduire, permet d'élargir les opportunités professionnelles, notamment en accédant à des pôles urbains avec une forte concentration d'offres d'emploi. Ainsi, une compréhension des modes de transport des demandeurs d'emploi et de leur mobilité géographique est nécessaire pour mieux les accompagner dans leur retour à l'emploi.

ENCADRE 1

Carte du réseau routier des Pays de la Loire

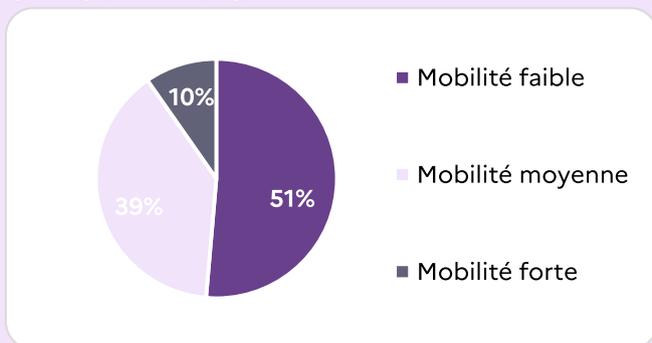


I – LA MOBILITE DECLAREE DES DEMANDEURS D’EMPLOI

1 – LA MOBILITE DECLAREE EN DISTANCE OU TEMPS

Au moment de leur inscription, les demandeurs d’emploi nous indiquent leur mobilité géographique en spécifiant une distance maximale ou un temps maximum pour le trajet domicile-travail. Cette déclaration concerne uniquement l’aller simple et se définit en mètres/kilomètres ou en minutes/heure.

GRAPHIQUE 13
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D’EMPLOI SELON LEUR MOBILITE DECLAREE

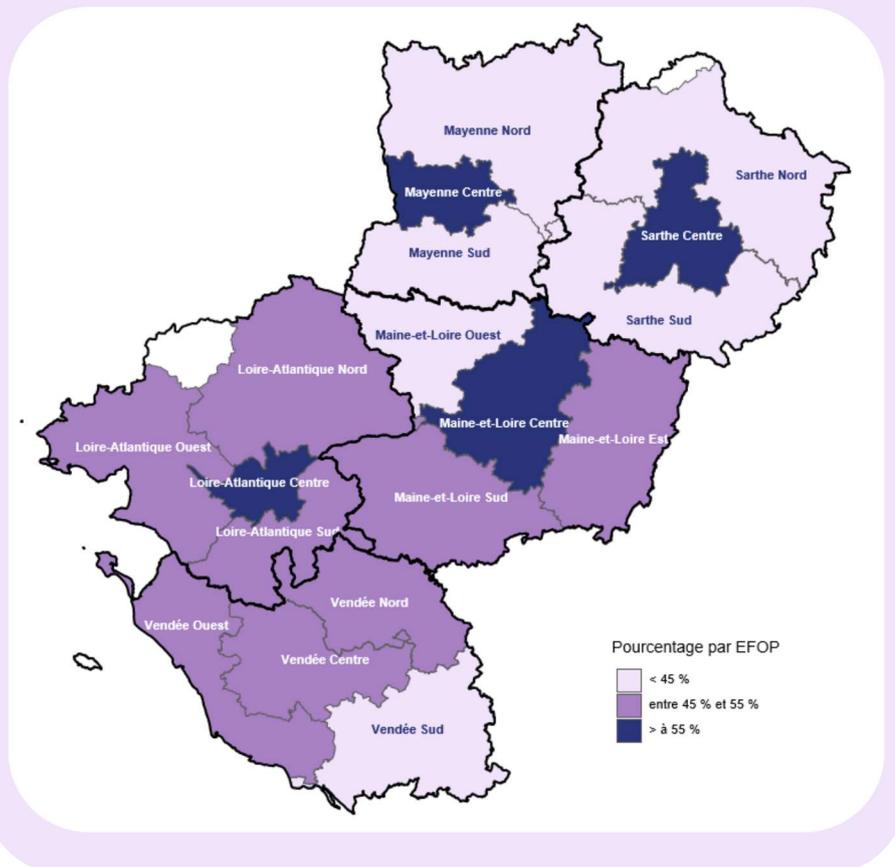


Fin 2023, plus de la moitié des demandeurs d’emploi (graphique 1) déclarent avoir une faible mobilité. On considère une mobilité comme faible quand le demandeur d’emploi déclare ne pas pouvoir se déplacer au-delà de 15 kilomètres ou de 30 minutes autour de son domicile.

Près de 40 % ont déclarés pouvoir se déplacer jusqu’à 40 kilomètres de leur domicile, soit environ 1 heure de trajet.

Les demandeurs d’emploi déclarant pouvoir se déplacer à plus de 30 kilomètres ou à plus d’une heure de leur domicile sont considérés comme très mobiles. Cette population concerne 10% des demandeurs d’emploi en Pays de la Loire.

CARTE 1
PART DES DEMANDEURS D’EMPLOI PAS OU PEU MOBILES PAR TERRITOIRES EFOP



La carte ci-contre représente la part des demandeurs d’emploi qui sont peu ou pas mobiles par territoire EFOP¹.

Les territoires qui ont un pourcentage élevé de demandeurs d’emploi ayant une faible mobilité sont les suivants : Loire-Atlantique Centre, Maine-et-Loire Centre, Mayenne Centre et Sarthe Centre. Dans chacune de ces zones se trouve un centre urbain. Ces sont, respectivement Nantes, Angers, Laval et Le Mans. Une raison pour expliquer cela serait la concentration des offres de travail dans ces grandes villes. En effet, les demandeurs d’emploi ont moins de contrainte de distance en étant domicilié dans un centre urbain ou sa périphérie, le nombre d’offres étant plus important dans une grande ville.

Les territoires EFOP plus éloignés de ces centres urbains ont une part de peu mobiles plus faible car les demandeurs d’emploi sont parfois contraints à parcourir plus de distance pour trouver un travail. Par exemple, les territoires EFOP Loire-Atlantique Nord et Ouest sont ceux qui ont la plus forte part de demandeurs ayant une forte mobilité (> à 1h ou > à 40km). Ces zones plus rurales poussent les demandeurs

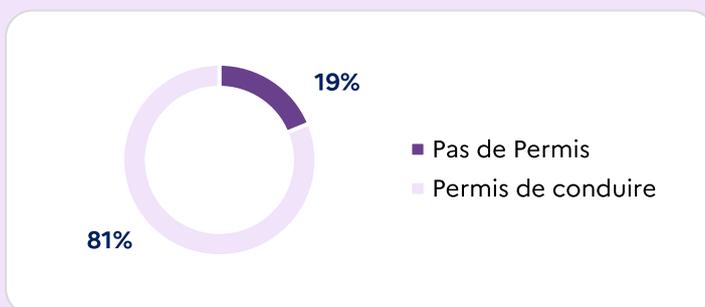
d’emploi à se déplacer plus loin de leur domicile pour trouver un emploi.

¹ Territoire EFOP : Politiques de l’Emploi, de la formation et de l’orientation professionnelle

2 – LA MOBILITE DÉCLARÉE : PERMIS DE CONDUIRE

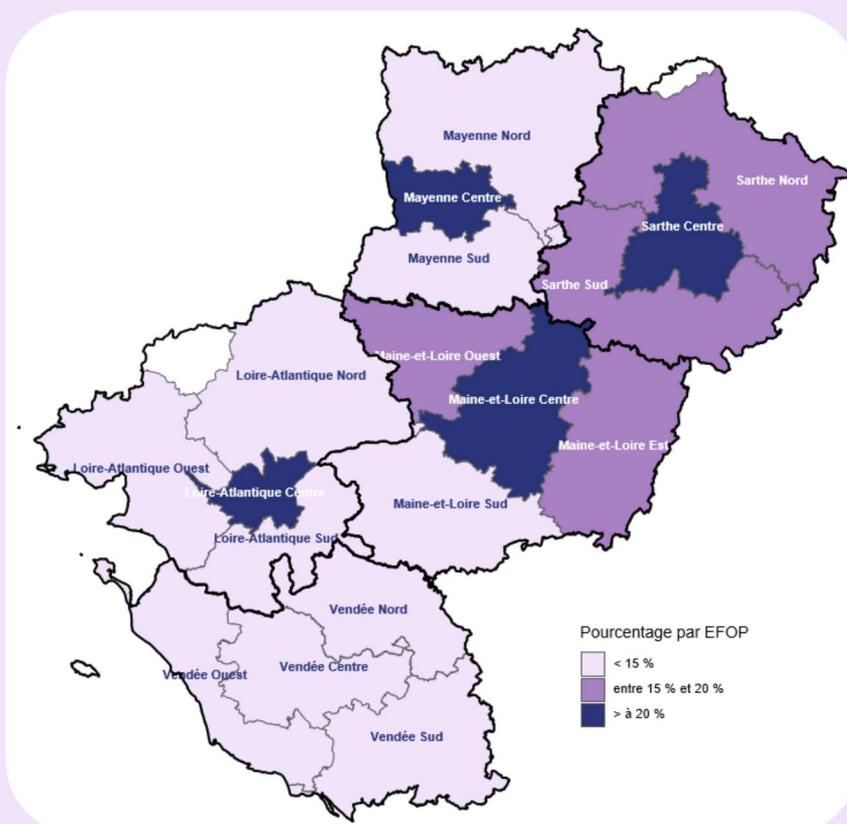
Lors de leur inscription, les demandeurs d'emploi déclarent s'ils détiennent le permis de conduire ou non, c'est un champ supplémentaire dans l'évaluation de la mobilité des demandeurs d'emploi.

GRAPHIQUE 2
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI AVEC OU SANS PERMIS DE CONDUIRE



Près de 20 % des demandeurs d'emploi déclarent ne pas avoir le permis de conduire à fin décembre 2023 en Pays de la Loire. Ces demandeurs pourront connaître davantage de problématique de mobilité en fonction de leur lieu d'habitation. En effet, en zone urbaine, l'offre de transports en commun permet une mobilité plus aisée au sein des agglomérations. Ne pas avoir le permis de conduire n'est pas forcément un frein dans cette situation. A l'inverse, en zone rurale, les solutions se restreignent et se déplacer sur de longues distances peut devenir problématique.

CARTE 2
PART DES DEMANDEURS D'EMPLOI SANS PERMIS DE CONDUIRE PAR TERRITOIRES EFOP



La carte ci-contre illustre le pourcentage de demandeurs d'emploi sans permis de conduire.

Les territoires EFOP qui ont un pourcentage élevé de demandeurs d'emploi sans permis de conduire sont les suivants : Loire-Atlantique Centre, Maine-et-Loire Centre, Mayenne Centre et Sarthe Centre. Dans chacune de ces zones se trouve un pôle urbain, respectivement Nantes, Angers, Laval et Le Mans. En effet, le réseau de transports en commun étant plus développé dans les grands centres urbains les habitants ont moins la nécessité d'obtenir le permis de conduire. De plus, la concentration des offres d'emploi dans ces grandes villes permet aux demandeurs d'emploi sans permis de conduire de garder un périmètre de recherche assez restreint.

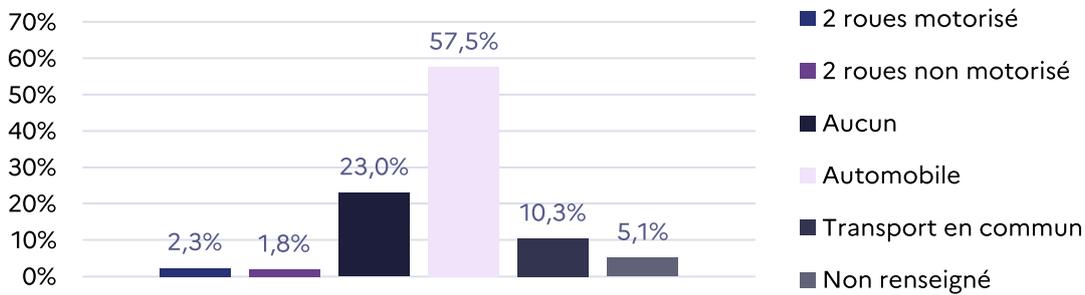
En revanche, la plupart des territoires EFOP en zone périurbaine ou rurale ont un taux de demandeurs d'emploi sans permis faible. En effet, dans ces territoires, les réseaux de transports en commun sont moins développés et la nécessité d'avoir le permis de conduire se fait plus ressentir. Accéder

à un emploi dans une zone rurale peut demander d'utiliser un véhicule personnel si la zone n'est pas desservie par les transports en commun.

3 – LA MOBILITE DECLAREE : MOYEN DE LOCOMOTION

Les demandeurs d’emploi déclarent leur moyen de locomotion principal : voiture, deux roues, transports en commun ou s’ils n’en ont aucun.

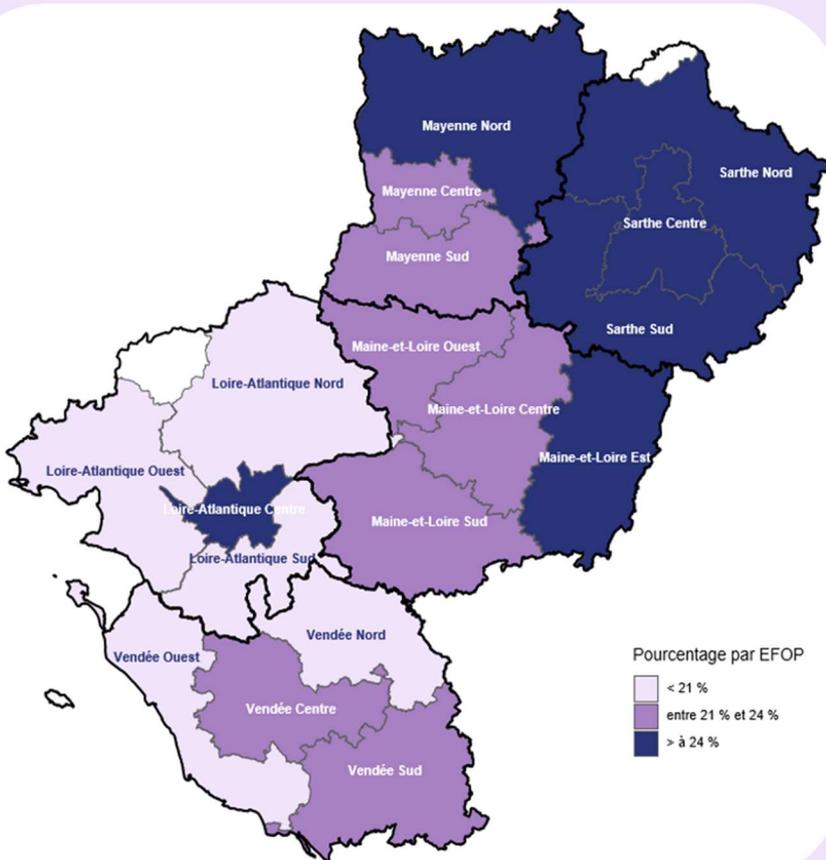
GRAPHIQUE 3
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D’EMPLOI SELON LEUR MOYEN DE LOCOMOTION



A fin 2023, près de 6 demandeurs d’emploi sur 10 (graphique 3) déclarent posséder une voiture comme moyen de locomotion. Seul 10,3 % des demandeurs d’emploi utilisent les transports en commun comme moyen de locomotion principal. Une faible part des demandeurs utilise les 2 roues motorisés ou non (4,1%). 2 demandeurs d’emploi sur 10 ont spécifié ne pas avoir de moyen de locomotion.

La carte suivante illustre la répartition de ces demandeurs d’emploi dans les territoires EFOP de la région Pays de la Loire.

CARTE 3
PART DES DEMANDEURS D’EMPLOI SANS MOYEN DE LOCOMOTION PAR TERRITOIRES EFOP



La carte ci-contre représente la part des demandeurs d’emploi sans moyen de locomotion en Pays de la Loire.

Les territoires EFOP avec un pourcentage élevé de demandeurs d’emploi sans moyen de locomotion sont concentrés sur le nord de la région. L’EFOP Loire-Atlantique Centre est également concerné. La proximité de la ville de Nantes explique ce taux élevé. La métropole de Nantes centralise beaucoup d’emplois, ce qui permet aux demandeurs d’emploi de ne pas avoir besoin d’un véhicule pour se déplacer jusqu’à leur lieu de travail.

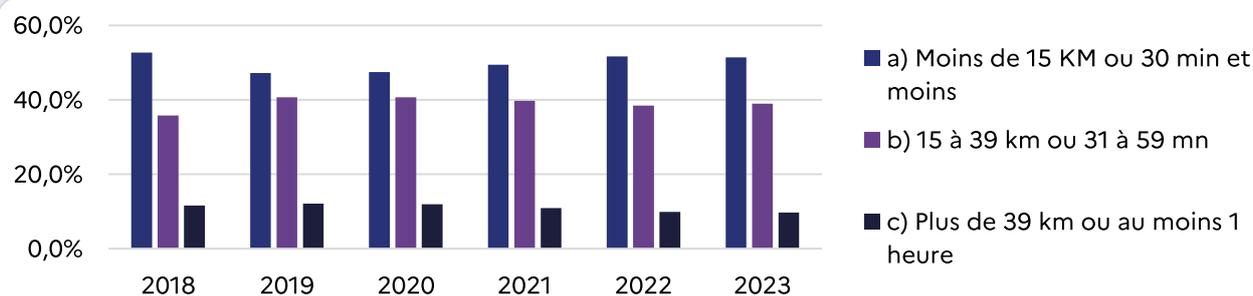
En s’intéressant à la carte qui représente la répartition des demandeurs d’emploi ayant un véhicule comme moyen de locomotion (Annexe 2), on remarque que les territoires EFOP avec un faible taux sont ceux contenant une grande ville. Le réseau de transports en commun étant plus développé, la possession d’un véhicule n’est pas vue comme une nécessité. A contrario, les territoires EFOP ruraux autour de ces grandes villes ont un taux de demandeurs d’emploi déclarant avoir une automobile plus fort.

Les taux s’inversent entre la carte précédente et celle qui illustre les taux pour les transports en commun (Annexe

3). Les taux sont élevés pour les territoires EFOP des villes de Nantes, Laval, Angers, Le Mans. Les transports en commun sont démocratisés dans ces villes, ce qui explique les taux importants.

4 – TENDANCES : VISION HISTORIQUE

GRAPHIQUE 4
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI SELON LEUR MOBILITÉ ENTRE 2018 ET 2023

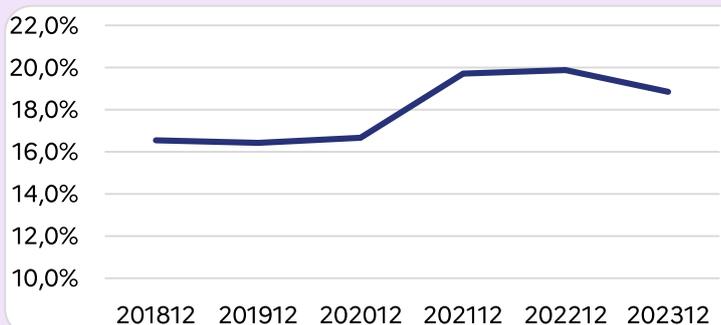


En s'intéressant à l'historique de la mobilité des demandeurs d'emploi, nous remarquons que les proportions sont sensiblement les mêmes depuis 2018. La part des demandeurs d'emploi ayant une faible mobilité le pourcentage oscille entre 47,2 % et 52,6 %. Après une baisse du taux en 2019, la tendance générale est à la hausse et finit par se stabiliser entre 2022 et 2023.

La part des demandeurs d'emploi pouvant se déplacer entre 15 et 39 kms évolue entre 35,8% et 40,7%. Ce taux est en augmentation de 2018 à 2020 puis diminue légèrement pour se stabiliser sur les deux dernières années.

Enfin, les demandeurs les plus mobiles (plus de 40km ou plus d'une heure) ont un taux qui diminue avec le temps après un pic de 12,1% en 2019.

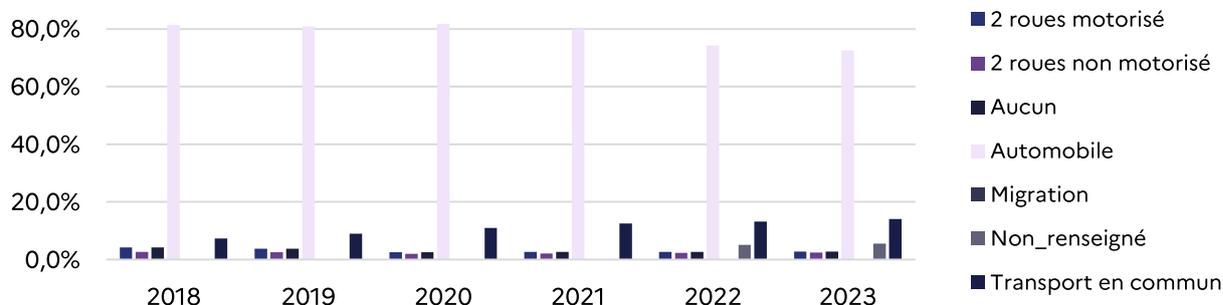
GRAPHIQUE 5
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI SANS PERMIS DE CONDUIRE ENTRE 2018 ET 2023



La part des demandeurs d'emploi sans permis de conduire a connu une forte augmentation entre 2020 et 2021 (+3 points) alors qu'elle est restée stable entre 2018 et 2020. La pandémie du Covid 2019 peut expliquer cette augmentation. En effet, le confinement a bloqué les personnes en apprentissage et celles qui devaient passer le permis de conduire.

En 2023, le taux baisse de 1,1 point par rapport à l'année précédente mais reste encore 2 points au-dessus du taux pré-crise sanitaire.

GRAPHIQUE 6
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI LEUR MOYEN DE LOCOMOTION ENTRE 2018 ET 2023



Le pourcentage de demandeurs d'emploi déclarant comme moyen de locomotion l'automobile est orienté à la baisse sur ces dernières années. En 2018, ce taux était de 81,4 % tandis qu'il est passé à 72,5% en 2023.

A l'inverse, le taux de demandeurs qui prennent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail est en augmentation. Il a presque doublé entre 2018 et 2023, passant de 7,3 % à 14,1 %.

Le pourcentage de demandeurs sans moyen de transport a une tendance à la baisse. En effet, sur la période 2018-2020 il diminue de 1,6 point et se stabilise sur les années suivantes autour de 2,7%.

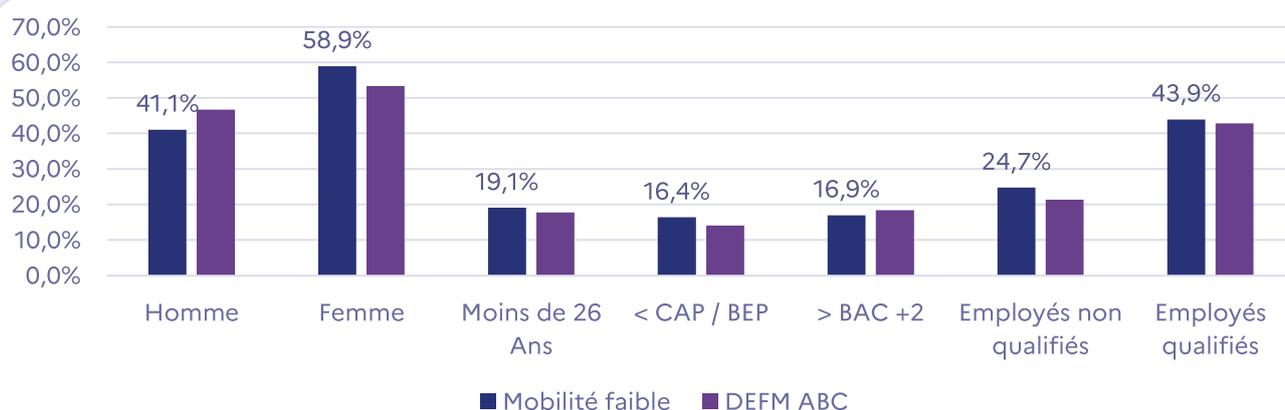
II – LA TYPOLOGIE DES DEMANDEURS D’EMPLOI SELON LA MOBILITE DECLAREE

Une faible mobilité peut influencer le retour à l’emploi. En effet, un faible rayon de recherche restreint le nombre d’offres d’emploi disponible. Ne pas avoir le permis de conduire ou de moyen de locomotion peut aussi freiner le retour à l’emploi, surtout pour les demandeurs d’emploi habitant dans des zones rurales.

Dans cette partie, ces populations connaissant des freins au retour à l’emploi seront particulièrement étudiées.

1 – LES DEMANDEURS D’EMPLOI PEU OU PAS MOBILES

GRAPHIQUE 7
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D’EMPLOI FAIBLEMENT MOBILES SELON LE SEXE, L’AGE, LE NIVEAU DE FORMATION ET DE QUALIFICATION



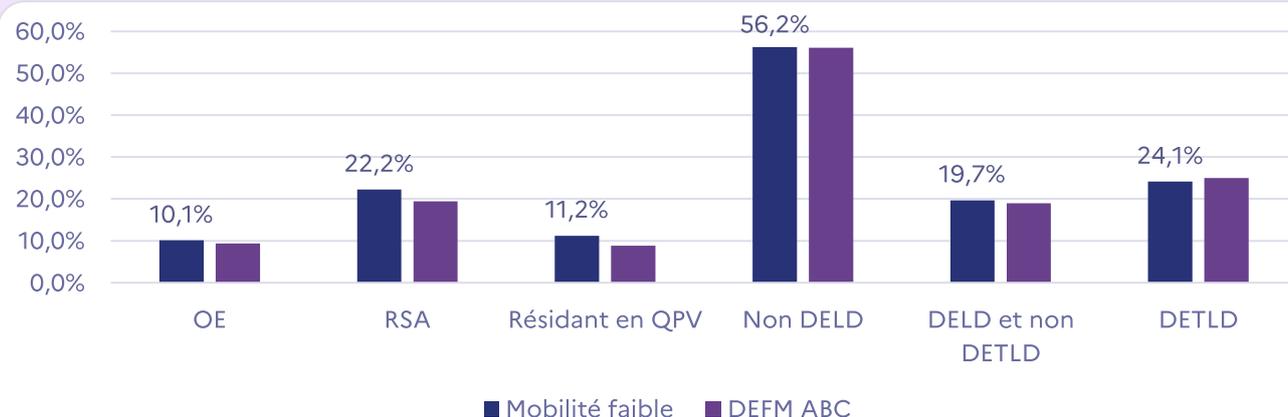
Les femmes sont plus représentées (graphique 7 : 59%) que les hommes parmi les demandeurs d’emploi qui ont une faible mobilité (possibilité de se déplacer à moins de 15km ou moins de 39 minutes de leur domicile pour aller travailler). Les femmes sont en surreprésentation dans cette population par rapport à la DEFM ABC (+6 points ; 53%).

Les 26-49 ans sont les plus représentés dans cette population. Ils sont environ 56 % à appartenir à cette tranche d’âge. Ils sont suivis par les 50 ans et plus (25,1%). Enfin, la tranche des moins de 26 ans représente environ 19% de la population. Au niveau de la structure par âge, il n’existe pas de différences significatives entre les demandeurs d’emploi ayant une faible mobilité et la DEFM ABC.

Le niveau CAP/BEP est le plus représenté parmi les demandeurs d’emploi faiblement mobiles. Un demandeur sur possède ce niveau. Plus de 20 % des peu mobiles ont obtenu le niveau Baccalauréat, près de 13 % ont un niveau Bac +2 et près de 17% ont un niveau supérieur au Bac +2. Les demandeurs d’emploi ayant un niveau inférieur au CAP/BEP sont surreprésentés parmi les peu mobiles (+2,4 points) par rapport à la DEFM ABC.

Dans cette population, les employés qualifiés sont les plus présents chez les demandeurs faiblement mobiles (44 %). Ils sont suivis par les employés non qualifiés (près de 25 % de la population). Les ouvriers non qualifiés comptent pour plus de 9 % des demandeurs d’emploi. Enfin, les ouvriers qualifiés, agents de maîtrise et les cadres représentent chacun 6,8 % des demandeurs ayant une faible mobilité. Ces proportions sont similaires dans la DEFM ABC.

GRAPHIQUE 8
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI FAIBLEMENT MOBILES SELON L'OBLIGATION D'EMPLOI, LE RSA, LA RÉSIDENCE EN QPV ET L'ANCIENNETÉ D'INSCRIPTION



Plus de 10 % des demandeurs avec une faible mobilité ont une obligation d'emploi. Ce pourcentage est de 9,4 % dans la DEFM ABC. Il existe donc une légère surreprésentation de cette population parmi la population de demandeurs d'emploi les moins mobile.

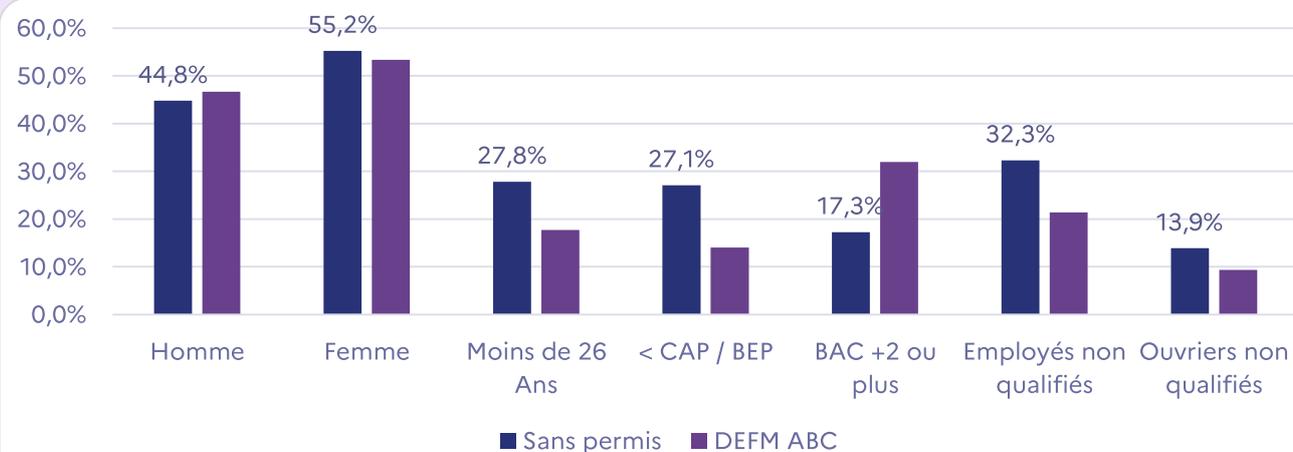
Plus d'1 demandeur peu mobile sur 5 est bénéficiaire du RSA. Dans la DEFM ABC, les bénéficiaires de RSA représentent moins de 20% du total (soit près de 3 points de moins).

Les demandeurs résidant en QPV sont plus présents chez les peu mobiles (plus de 2 points par rapport à la DEFM ABC). Ils représentent 11,2 % des demandeurs d'emploi avec une faible mobilité.

Plus de 40% de cette population sont des demandeurs d'emploi de longue durée, c'est-à-dire qu'ils sont sans emploi depuis plus d'un an. Parmi les demandeurs d'emploi de longue durée plus de la moitié sont inscrits il y a plus de deux ans, ils deviennent donc des demandeurs d'emploi de très longue durée. Les mêmes proportions sont observées dans la DEFM ABC.

2 – LES DEMANDEURS D'EMPLOI SANS PERMIS DE CONDUIRE

GRAPHIQUE 9
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI SANS PERMIS DE CONDUIRE SELON LE SEXE, L'ÂGE, LE NIVEAU DE FORMATION ET DE QUALIFICATION



Les femmes représentent plus de 55 % des demandeur d'emploi sans permis de conduire. Elles sont près de 53 % dans la DEFM ABC. Les femmes sont légèrement sur-représentées dans cette population.

Les moins de 26 ans sont sur-représentés dans cette population par rapport à la DEFM ABC. En effet, les moins de 26 ans représentent près de 28% des demandeurs d'emploi sans permis, soit plus de 10 points de plus que pour la DEFM ABC. La tranche d'âge 26-49 ans est plus importante dans la DEFM ABC (56 %) que chez ceux qui n'ont pas le permis de conduire (52 %). Les séniors représentent 20 % dans cette population, cette catégorie compte 6 points de plus dans la DEFM ABC. Alors que l'âge ne semblait pas influencer le profil des demandeurs d'emploi ayant une faible mobilité, il a un impact non négligeable concernant la détention du permis de conduire.

Les demandeurs d'emploi sans permis de conduire ont un niveau de formation globalement plus par rapport à ceux qui détiennent le permis de conduire. En effet, 27 % des sans permis de conduire ont un niveau de formation inférieur au CAP/BEP, soit 13 points de plus que la DEFM ABC.

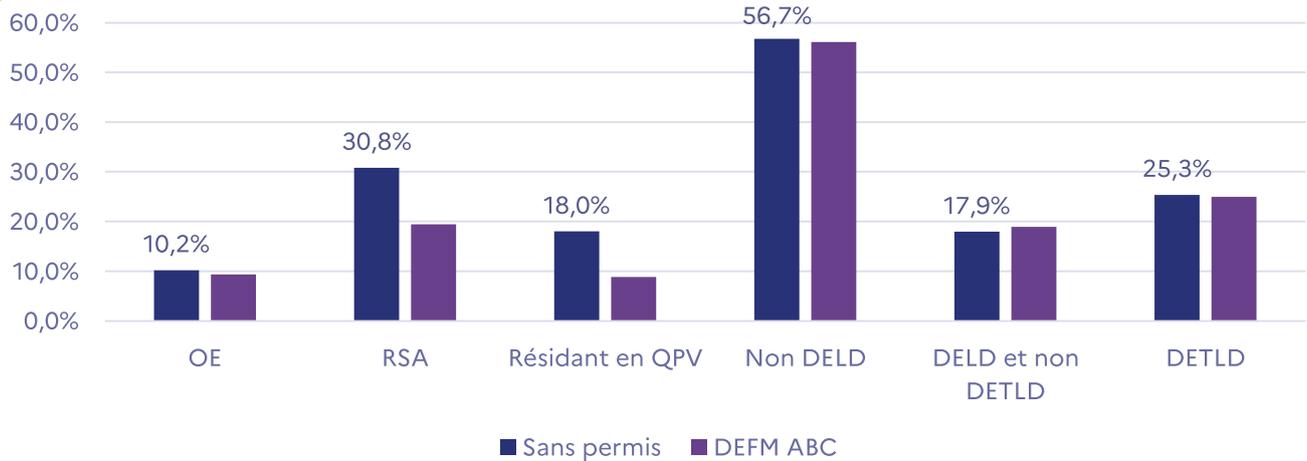
A partir du niveau BAC, la tendance s'inverse. 24 % des demandeurs ayant le permis de conduire ont le niveau BAC contre 21 % pour la DEFM. L'écart entre les deux populations (demandeurs d'emploi sans permis de conduire et la DEFM ABC) augmente de pair avec le niveau de formation. A titre d'exemple, pour les niveaux supérieurs à Bac +2, 8 points séparent les demandeurs d'emploi sans permis de conduire (10%) des demandeurs avec permis de conduire (18%).

Les demandeurs d'emploi qui n'ont pas le permis de conduire sont moins qualifiés que les demandeurs de la DEFM ABC. Les employés non qualifiés représentent 32 % des demandeurs d'emploi sans permis de conduire, soit 11 points de plus que pour la DEFM. Cette tendance est la même pour les ouvriers non qualifiés.

A l'inverse, les personnels qualifiés (ouvriers ou employés) sont sous-représentés parmi les demandeurs d'emploi qui n'ont pas le permis de conduire. Plus précisément, le pourcentage de demandeurs d'emploi avec un niveau de qualification employés qualifiés est de 43% tandis que ce niveau de qualification représente 36% de la population sans permis de conduire.

GRAPHIQUE 10

RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI SANS PERMIS DE CONDUIRE SELON L'OBLIGATION D'EMPLOI, LE RSA, LA RÉSIDENCE EN QPV ET L'ANCIENNETÉ D'INSCRIPTION



L'obligation d'emploi ne semble pas avoir un impact sur l'accès au permis de conduire. En effet, 10% (graphique 10) des demandeurs d'emploi sans le permis de conduire ont une obligation d'emploi. En ce qui concerne la DEFM ABC, le pourcentage de demandeurs d'emploi ayant une obligation d'emploi est de 9%.

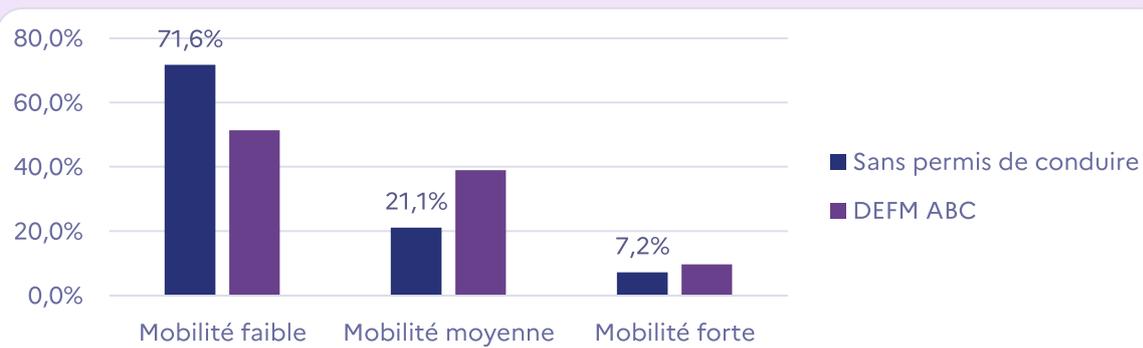
Les demandeurs d'emploi sans permis de conduire sont davantage bénéficiaires du RSA en comparaison de la DEFM ABC. Le pourcentage augmente de 12 points entre les deux populations. 19% des demandeurs de la DEFM sont bénéficiaires du RSA contre 31% pour les demandeurs d'emploi sans permis de conduire.

La part des demandeurs d'emploi résidents en QPV et n'ayant pas le permis de conduire diffère fortement de la part dans la DEFM ABC. 18% des demandeurs d'emploi sans permis de conduire résident dans un QPV. En comparaison, le pourcentage de demandeurs d'emploi habitent en QPV est deux fois moins important dans la DEFM ABC.

La détention du permis de conduire influence peu la durée d'inscription des demandeurs d'emploi. En effet, les demandeurs d'emploi de longue durée représentent 18% des demandeurs d'emploi sans permis de conduire, soit 1 point de moins que dans la DEFM ABC.

GRAPHIQUE 11

RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI SANS PERMIS DE CONDUIRE SELON LA MOBILITÉ



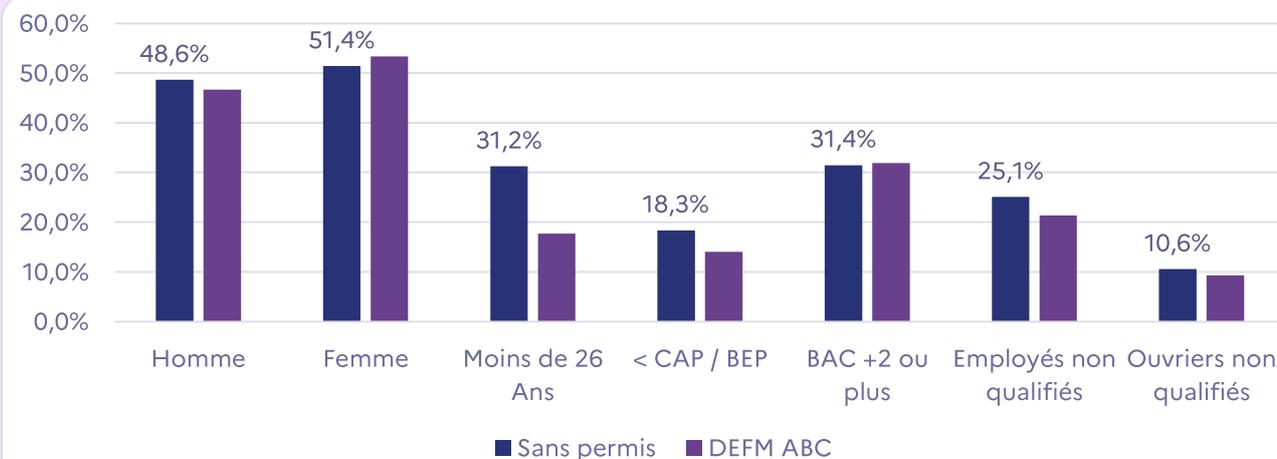
La mobilité de demandeurs d'emploi est fortement impactée par la détention ou non du permis de conduire. Les demandeurs d'emploi déclarant ne pas avoir le permis de conduire sont majoritairement présents parmi les demandeurs d'emploi déclarant une mobilité faible. Près de 72% déclarent une faible mobilité contre seulement 51% dans la DEFM ABC.

Le taux de demandeurs sans permis de conduire diminue fortement parmi les demandeurs d'emploi déclarant une mobilité moyenne. Seuls 21% des demandeurs sans permis se considèrent comme ayant une mobilité moyenne. Ce chiffre est presque multiplié par deux pour les demandeurs de la DEFM ABC (39%). 10% de la DEFM ABC déclarent avoir une forte mobilité, contre 7% pour les demandeurs sans permis de conduire. La détention du permis de conduire n'exclut pas nécessairement une forte mobilité.

3 – LES DEMANDEURS D'EMPLOI SANS MOYEN DE LOCOMOTION

GRAPHIQUE 12

RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI SANS MOYEN DE LOCOMOTION SELON LE SEXE, L'ÂGE, LE NIVEAU DE FORMATION ET DE QUALIFICATION



Les demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion sont principalement des femmes (51 %). Cependant, elles sont en légère sous-représentation par rapport à la DEFM ABC (53%).

A l'inverse, les hommes ont un taux un peu plus fort parmi les demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion par rapport à la DEFM, environ 2 points de plus.

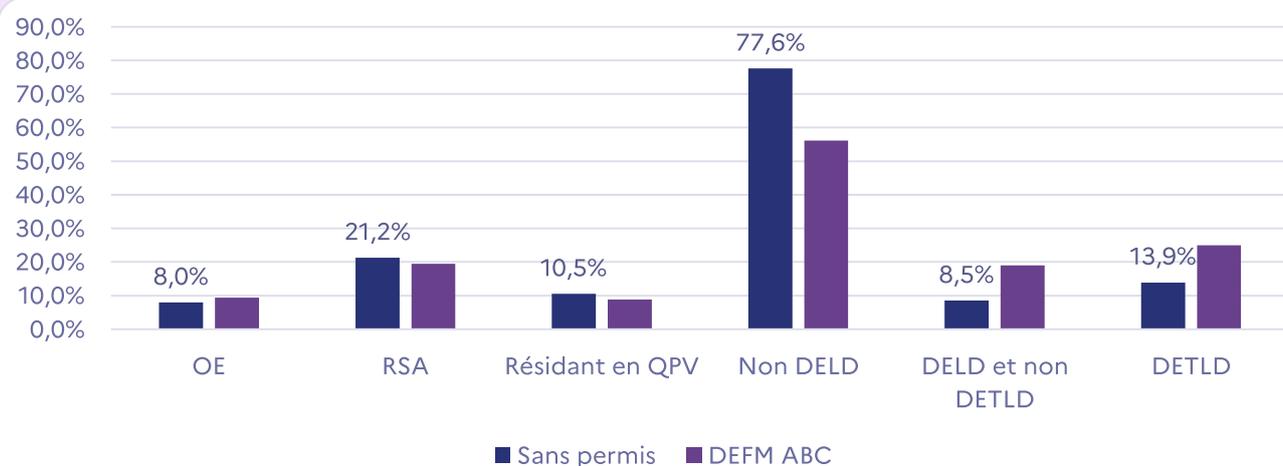
Les jeunes de moins de 26 ans sont plus fortement représentés parmi les demandeurs sans moyen de locomotion (environ 13 points d'écart avec la DEFM ABC). Pour les 26-49 ans, l'écart est moyen et s'inverse. En effet, cette tranche d'âge est plus importante dans la DEFM ABC que pour les demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion (48%). La tranche d'âge des 50 ans et plus sans moyen de locomotion est également en sous-représentation dans cette population par rapport à la DEFM. Son taux est de 21%, soit 5 points de moins que dans la DEFM ABC.

Les niveaux de formation sur-représentés pour les demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion concernent ceux inférieurs au CAP/BEP et ceux supérieurs au Bac +2, avec respectivement +4 points et +3 points de plus que la DEFM ABC.

Le niveau CAP/BEP reste le plus représenté (28%). Cependant, ce taux est moins élevé que celui de la DEFM ABC (30%). Les niveaux Bac et Bac +2 sont également moins marqués pour les demandeurs qui n'ont pas de moyen de locomotion par rapport à la DEFM ABC.

Les employés qualifiés sont la principale composante des demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion. Il représente près de 37% de cette population. Parmi la DEFM ABC, les employés qualifiés ont un taux plus élevé (+6 pts). A l'inverse, certains niveaux de qualifications sont en sur-représentation chez les demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion. Sont concernés, les niveaux ouvriers et employés non qualifiés, ainsi que les cadres. L'écart le plus important concerne les employés non qualifiés. Cette catégorie a un taux plus élevé de 4 points par rapport à la DEFM ABC. Les deux autres catégories ont des écarts compris entre 1 et 2 points.

GRAPHIQUE 13
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI SANS MOYEN DE LOCOMOTION SELON
L'OBLIGATION D'EMPLOI, LE RSA, LA RÉSIDENCE EN QPV ET L'ANCIENNETÉ D'INSCRIPTION



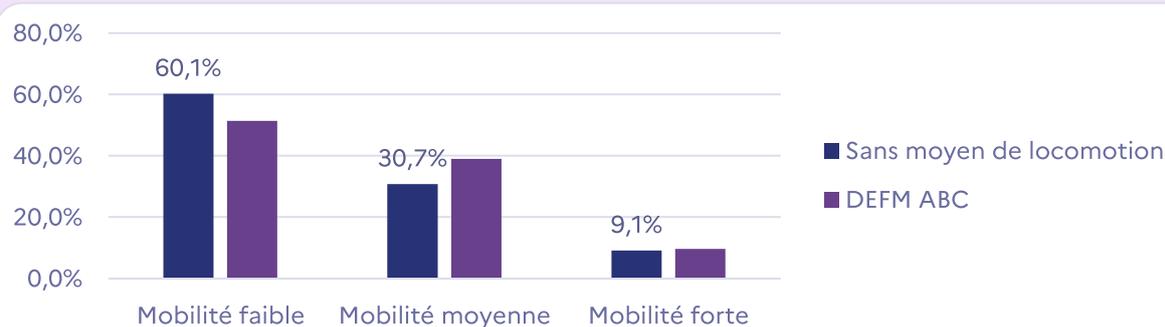
L'obligation d'emploi ne semble pas impacter l'accès à un moyen de transport, quel qu'il soit. En effet, 8% des demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion sont bénéficiaires de l'obligation d'emploi. Ce taux est inférieur de 1,4 point au taux de la DEFM ABC.

Les demandeurs d'emploi bénéficiaires du RSA représentent 19,4 % de la DEFM ABC. Ils sont en légère sur-représentation parmi les demandeurs d'emploi qui n'ont pas de moyen de locomotion car leur taux dépasse 21%. Cela représente un écart de près de 2 points.

Le taux de demandeurs d'emploi résidant en QPV est plus élevé chez les demandeurs sans moyen de locomotion que dans la DEFM ABC. L'écart est de près de 2 points.

L'absence de moyen de locomotion semble avoir un lien la durée d'inscription des demandeurs d'emploi. En effet, les demandeurs d'emploi de longue durée et de très longue durée ont des taux moins élevés parmi cette population vis-à-vis de la DEFM ABC. Pour les demandeurs d'emploi de longue durée, l'écart est de 11 points (ils représentent 8,5% des demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion) et de plus de 10 points pour les demandeurs de très longue durée (ils représentent 13,9 % des demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion).

GRAPHIQUE 13
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI SANS MOYEN DE LOCOMOTION SELON LA MOBILITÉ



L'absence de moyen de locomotion impacte la mobilité déclarée par les demandeurs d'emploi. Lorsque qu'aucun moyen de transport est déclaré, le taux de demandeurs faiblement mobile augmente de près de 9 points et atteint 60%. La tendance s'inverse pour les demandeurs d'emploi ayant déclaré une mobilité moyenne. 30% des demandeurs sans moyen de locomotion déclarent être moyennement mobile, soit 8 points en deçà vis-à-vis de leur représentativité dans la DEFM ABC.

L'impact est moins fort concernant les demandeurs d'emploi ayant déclaré une forte mobilité. Les demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion représentent 9,1% de cette catégorie contre 9,7% dans la DEFM ABC.

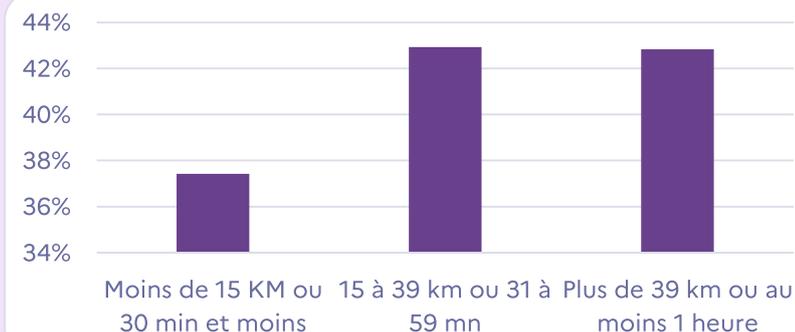
III – LES REPRISES D'EMPLOI SELON LA MOBILITÉ

La mesure du retour à l'emploi des demandeurs d'emploi inscrits sur les listes de France Travail est construite à partir des déclarations préalables à l'embauche (DPAE) transmises par les employeurs à l'URSSAF et la CCMSA, et des données de France Travail (pour les emplois non-salariés, salariés de particuliers employeurs, salariés en contrat de droit public ou de droit d'un pays étranger).

Le nombre de reprises d'emploi est mesuré pour la cohorte des demandeurs d'emploi de catégorie A, B ou C du mois de décembre 2023 ayant une DPAE d'un mois ou plus en 2024.

1 – LES REPRISES D'EMPLOI SELON LA MOBILITÉ DÉCLARÉE

GRAPHIQUE 13
TAUX DE REPRISE D'EMPLOI SELON LA MOBILITE DECLAREE

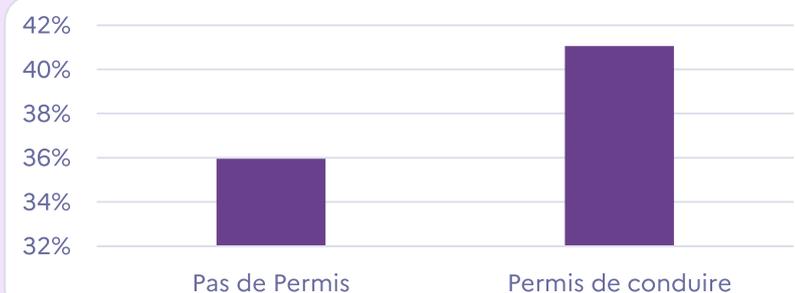


La mobilité déclarée des demandeurs d'emploi impacte le taux de reprise d'emploi. En effet, les moins mobiles ont un taux de reprise inférieur à ceux ayant une mobilité supérieure à 15 km ou 30 min.

Le taux s'élève à 37,4 % pour les peu mobiles contre de 43,9 % pour les demandeurs moyennement mobiles.

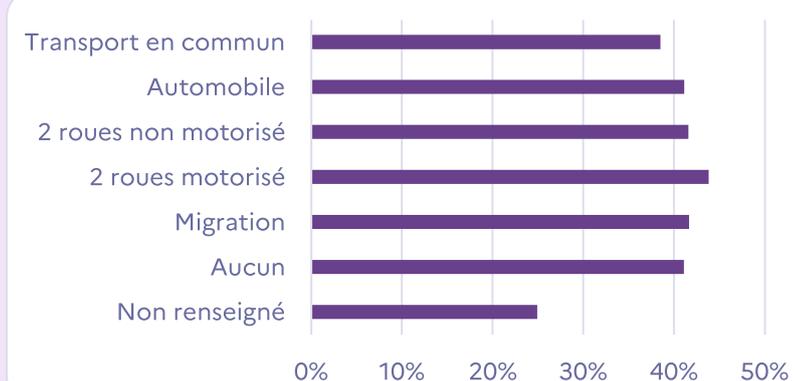
La grande mobilité déclarée ne semble pas accroître les chances d'un retour à l'emploi vis-à-vis des demandeurs moyennement mobiles (43,8 %).

GRAPHIQUE 14
TAUX DE REPRISE D'EMPLOI SELON LE PERMIS DE CONDUIRE



L'obtention du permis de conduire influence également le taux de reprise d'emploi. Les demandeurs d'emploi ayant le permis de conduire ont un taux de reprises d'emploi de 41,1 %, équivalent au taux de reprise moyen de la région. L'absence de permis de conduire engendre une difficulté accrue à retrouver un emploi. En effet, le taux de reprise d'emploi est 5 points inférieur au taux des demandeurs avec permis de conduire.

GRAPHIQUE 15
TAUX DE REPRISE D'EMPLOI SELON LE MOYEN DE LOCOMOTION

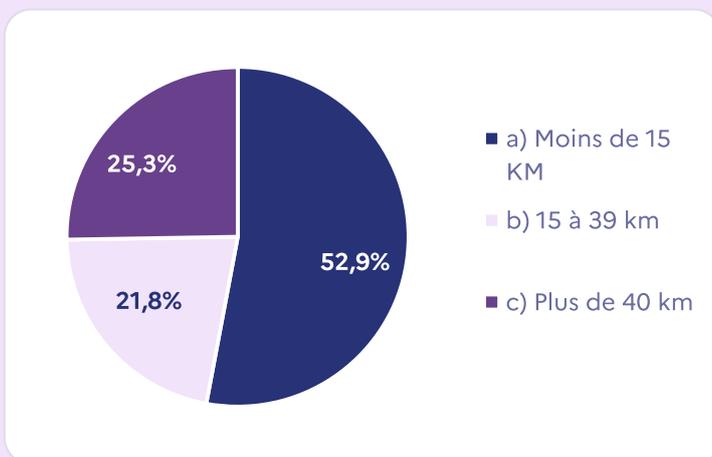


Les moyens de locomotion déclarés par les demandeurs d'emploi impactent peu le taux de reprise d'emploi. En effet, le taux de retour d'emploi s'échelonne entre 41 % et 44 % quel que soit le moyen de locomotion. Seul le taux de reprise d'emploi de la catégorie « transport en commun » est légèrement en dessous de la moyenne régionale, 38,5%.

L'absence de moyen de locomotion pour se rendre sur leur lieu de travail ne semble pas avoir un impact direct sur le taux de reprise d'emploi (équivalent à la moyenne régionale).

2 – LES REPRISES D'EMPLOI SELON LA MOBILITÉ EFFECTIVE DES DEMANDEURS D'EMPLOI

GRAPHIQUE 16
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI SELON LEUR MOBILITÉ EFFECTIVE

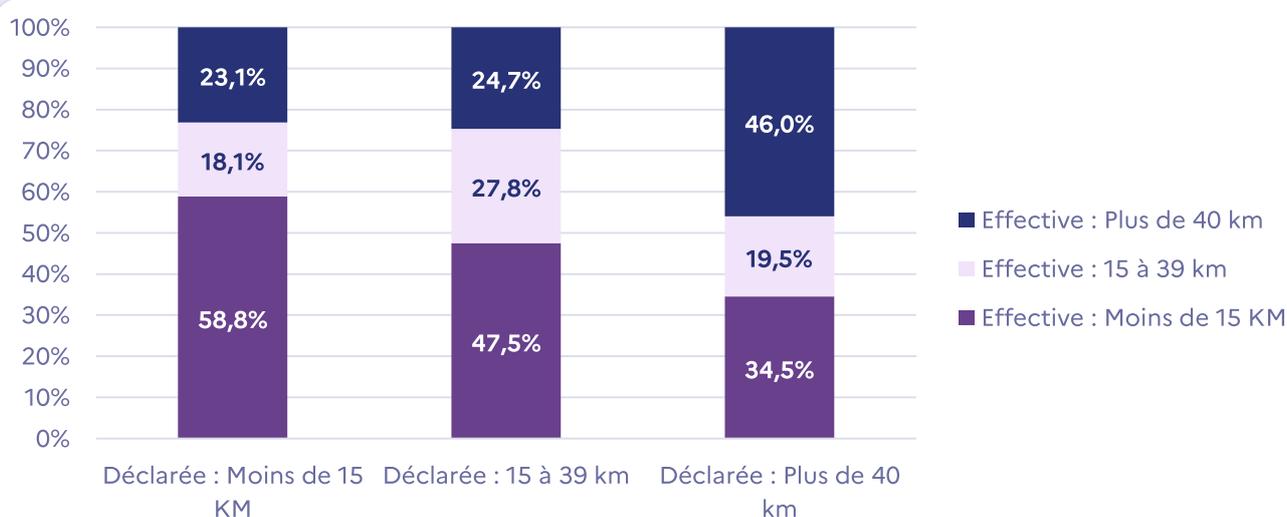


Le pourcentage de demandeurs d'emploi ayant retrouvé un emploi à moins de 15 km de leur domicile est similaire à leur mobilité déclarée. 52,9% ont retrouvé un emploi très proche de chez eux, ils sont 51% à avoir déclarée une faible mobilité.

La différence entre mobilité déclarée et retrouvée est plus marquée pour les deux autres catégories. 39% des demandeurs avaient déclarés être moyennement mobile. Ce pourcentage diminue fortement si on analyse la mobilité effective. Seuls 21,8 % des demandeurs d'emploi retrouve effectivement un emploi à cette distance.

A l'inverse, le pourcentage de demandeurs d'emploi ayant retrouvé un emploi à plus de 40 km de leur domicile est plus élevé que le pourcentage déclaré. Les résultats passent de 10% pour la mobilité déclarée à 25,3% pour la mobilité effective.

GRAPHIQUE 17
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI SELON LEUR MOBILITÉ DÉCLARÉE ET EFFECTIVE



Le graphique ci-dessus représente le croisement entre la déclaration de mobilité des demandeurs d'emploi avec la mobilité réelle lors de leur retour à l'emploi.

Plus de la moitié des demandeurs d'emploi qui ont déclarés avoir une faible mobilité ont en effet retrouvé un emploi proche de leur domicile (58,8%). 18,1% d'entre eux ont trouvé un emploi entre 15 et 39km. Plus d'un demandeur d'emploi sur 5 a retrouvé un emploi à plus de 40 km de son domicile alors qu'il avait déclaré être peu ou pas mobile.

Les demandeurs d'emploi déclarant être moyennement mobile retrouvent finalement, pour 47,5% d'entre eux, un emploi à moins de 15 km. Près de 28% des demandeurs retrouvent un emploi entre 15 et 39 km comme ils l'avaient déclaré. Un demandeur sur quatre retrouve un emploi plus loin que ce qu'il avait déclaré.

Près de la moitié des demandeurs d'emploi qui ont affirmé pouvoir se déplacer à plus de 40km de leur domicile ont effectivement retrouvé un emploi à cette distance. 34,5% ont retrouvés un emploi à moins de 15 km de leur lieu de résidence. Enfin, près de 20% ont retrouvé un emploi entre 15 et 39 km.

IV – CLASSIFICATION ASCENDANTE HIERARCHIQUE

Une classification ascendante hiérarchique a pour but de rassembler des individus similaires en classe. Cette méthode statistique est basée sur le calcul des distances entre les individus. La matrice des distances permet ensuite de créer des classes qui regroupent les individus ayant les distances les plus faibles entre eux. La CAH donne de meilleurs résultats quand le nombre d'individus est significatif. Cependant, les calculs étant lourds, nous avons choisi de conserver un échantillon représentatif de 10 000 individus. Ils ont été sélectionnés grâce à une méthode statistique (Analyse des Correspondances Multiples), qui permet de déterminer les individus qui contribuent le plus à la formation des classes. Le nombre de classes optimal doit ensuite être trouvé. Ce nombre est déterminé grâce à la perte d'inertie interclasse. Une fois cette étape finalisée, il faut analyser les caractéristiques de ces classes pour comprendre quelles variables rapprochent les individus. L'analyse des caractéristiques est possible grâce au tableau suivant.

Pour plus de détail sur la démarche statistique cf Annexe 4 : Démarche statistique CAH.

TABEAU 1
DESRIPTIF DES CLASSES ISSUES DE LA CLASSIFICATION ASCENDANTE HIERARCHIQUE

Typologie		Demandeurs d'emploi peu mobiles et peu diplômés avec des freins périphériques N = 4 202	Demandeurs d'emploi sans problématiques, peu formés et moyennement mobiles N = 2 530	Demandeurs d'emploi qualifiés, diplômés et mobiles N = 3 268
Age	Moins de 26 Ans	1 542 (37%)	1 108 (44%)	803 (25%)
	26 à 49 Ans	2 150 (51%)	1 193 (47%)	1 773 (54%)
	50 Ans et plus	510 (12%)	229 (9,1%)	692 (21%)
Sexe	Homme	1 752 (42%)	1 855 (73%)	2 025 (62%)
	Femme	2 450 (58%)	675 (27%)	1 243 (38%)
Formation	< CAP / BEP	844 (20%)	582 (23%)	101 (3,1%)
	CAP / BEP	1 537 (37%)	1 171 (46%)	346 (11%)
	BAC	1 152 (27%)	502 (20%)	474 (15%)
	BAC +2	359 (8,5%)	141 (5,6%)	578 (18%)
	> BAC +2	310 (7,4%)	132 (5,2%)	1 769 (54%)
	Niveau non renseigné	0 (0%)	2 (<0,1%)	0 (0%)
Qualification	Ouvriers non qualifiés	55 (1,3%)	822 (32%)	2 (<0,1%)
	Employés non qualifiés	1 857 (44%)	421 (17%)	232 (7,1%)
	Ouvriers qualifiés	54 (1,3%)	594 (23%)	0 (0%)
	Employés qualifiés	2 178 (52%)	515 (20%)	1 012 (31%)
	AMT	26 (0,6%)	29 (1,1%)	732 (22%)
	Cadre	32 (0,8%)	21 (0,8%)	1 290 (39%)
	Qualification non renseignée	0 (0%)	128 (5,1%)	0 (0%)
RSA	RSA	1 417 (34%)	661 (26%)	389 (12%)
	Pas de RSA	2 785 (66%)	1 869 (74%)	2 879 (88%)
Obligation	OE	568 (14%)	4 (0,2%)	0 (0%)
	Sans OE	3 634 (86%)	2 526 (100%)	3 268 (100%)
Ancienneté	Non DELD	2 759 (66%)	1 783 (70%)	2 374 (73%)
	DELD et non DETLD	817 (19%)	427 (17%)	439 (13%)
	DETLTD	626 (15%)	320 (13%)	455 (14%)
QPV	DE résidant en QPV	890 (21%)	245 (9,7%)	126 (3,9%)
	DE ne résidant pas en QPV	3 312 (79%)	2 285 (90%)	3 142 (96%)
Mobilité déclarée	< 15 KM ou < 30 min	3 525 (84%)	1 097 (43%)	309 (9,5%)
	15 à 39 km ou 31 à 59 mn	115 (2,7%)	985 (39%)	65 (2,0%)
	> 39 km ou > 1 heure	562 (13%)	448 (18%)	2 894 (89%)
Permis de conduire	Pas de Permis	3 148 (75%)	959 (38%)	432 (13%)
	Permis de conduire	1 054 (25%)	1 571 (62%)	2 836 (87%)
Moyen de locomotion	Aucun	14 (0,3%)	130 (5,1%)	935 (29%)
	Automobile	66 (1,6%)	188 (7,4%)	1 745 (53%)
	Deux roues	1 428 (34%)	1 800 (71%)	289 (8,8%)
	Transport en commun	2 694 (64%)	412 (16%)	299 (9,1%)
Mobilité retrouvée	Moins de 15 KM	3 645 (87%)	1 240 (49%)	362 (11%)
	15 à 39 km	40 (1,0%)	676 (27%)	0 (0%)
	Plus de 39 km	517 (12%)	614 (24%)	2 906 (89%)

1) LES DEMANDEURS D'EMPLOI PEU MOBILES ET PEU DIPLOMÉS AVEC DES FREINS PÉRIPHÉRIQUES

La première classe est constituée essentiellement de demandeurs d'emploi ayant déclaré être peu mobile et ayant retrouvé un emploi à moins de 15 km de leur domicile. Dans cette classe, les transports en commun sont majoritairement déclarés (64,1%) suivi par les deux roues (34,0%). Ce résultat est fortement lié avec la détention du permis de conduire. 3 demandeurs d'emploi sur 4 n'ont pas le permis de conduire. Cette absence pousse les demandeurs d'emploi à utiliser d'autres moyens de transports à leur disposition, par exemple les deux roues ou les transports en commun.

Les individus de cette classe sont peu diplômés : BAC, CAP/BEP ou inférieur au CAP/BEP. De plus, le niveau de qualification « employés » est très largement dominant : 96% des demandeurs sont des employés. Les diplômés du supérieur sont largement sous représentés dans cette classe.

Le fait de résider en QPV est plus marquée dans cette classe que dans les autres (20% contre 10% et 4%). Le constat est identique pour les bénéficiaires du RSA. Pour cette population, le taux de bénéficiaire du RSA s'élève à 34%. Cette classe est la seule à contenir des demandeurs d'emploi bénéficiaires de l'obligation d'emploi.

Les femmes sont majoritaires ici contrairement aux deux autres classes. Les 26 à 49 ans constituent une part importante de cette classe, 51%, suivi par les moins de 26 ans avec 37% et enfin les 50 ans et plus avec 12%.

En résumé, la première classe rassemble les demandeurs d'emploi peu mobiles, peu diplômés avec un ou plusieurs freins périphériques à l'emploi.

2) LES DEMANDEURS D'EMPLOI SANS PROBLÉMATIQUES PEU FORMÉS ET MOYENNEMENT MOBILES

Cette classe intermédiaire se caractérise par des mobilités diverses. Elle est caractérisée par un nombre plus important de demandeurs d'emploi cherchant un emploi entre 15 km et 40km (39%). Cependant, le pourcentage de demandeurs d'emploi à la recherche d'un emploi dans un rayon de 15 km reste important (43%). 50% de ces demandeurs ont retrouvé un emploi à moins de 15km de leur domicile. Pour 27% d'entre eux le lieu de travail de leur nouvel emploi est entre 15km et 40 km de leur domicile.

Les demandeurs d'emploi de cette classe se déplacent plus loin que la première, ce qui peut influencer les moyens de transports utilisés. Le moyen de transport le plus utilisé ici par les demandeurs d'emploi est le deux-roues, pour presque 3 sur 4 d'entre eux. Les transports en commun se positionne comme le deuxième moyen de locomotion (16%). Le nombre de demandeurs d'emploi déclarant une automobile reste faible même si le taux est plus important que dans la première classe. La détention du permis de conduire représente une réelle différence entre les deux classes : 62% des demandeurs d'emploi ont le permis de conduire (contre 25% seulement dans la première classe). Cela accroît leur rayon de mobilité à mettre en lien avec le taux plus élevé de demandeurs d'emploi qui cherchent un emploi entre 15km et 40km de leur domicile.

Cette classe est également marquée par une population plus jeune. En effet, le pourcentage de moins de 26 ans est plus élevé (44%) tandis que le nombre de seniors est limité (9,1%). En comparaison de la première classe, les femmes sont beaucoup moins représentées (27%) et trois demandeurs sur quatre sont des hommes.

Cette classe est marquée par le niveau de formation CAP/BEP (46%). S'en suit le niveau inférieur au CAP/BEP (23%) et le niveau BAC (20%). La répartition est proche de celle de la première classe avec une représentation plus marquée des CAP/BEP. Les diplômés du supérieur sont largement sous représentés dans cette classe. Cette même sous-représentation se retrouve au niveau de la qualification des demandeurs d'emploi. Les cadres et agents de maîtrise ne représentent que 2% des demandeurs d'emploi. A l'inverse, les ouvriers totalisent plus de la moitié des effectifs (55%). Les employés suivent avec 26%.

Les demandeurs d'emploi résidant en QPV est divisé par deux par rapport à la classe précédente. Il s'élève à près de 10% dans la deuxième classe. La part de bénéficiaires du RSA diminue mais reste importante : 26%, soit 7 points de moins que la première classe. Les bénéficiaires de l'obligation d'emploi sont quasiment absents (0,2%).

En résumé, la deuxième classe rassemble les demandeurs d'emploi moyennement mobiles avec des niveaux de diplôme peu élevés qui ne semblent pas présenter de problématiques particulières.

3) LES DEMANDEURS D'EMPLOI QUALIFIÉS, DIPLOMÉS ET MOBILES

La dernière classe se distingue nettement des deux autres. Elle est marquée par la présence des demandeurs d'emploi très mobiles : 89% des demandeurs d'emploi ont déclarés être mobile à plus de 40km de leur domicile. Le même pourcentage de demandeurs a effectivement retrouvé un emploi à plus de 40km dans cette classe.

La manière de se déplacer change également. En effet, l'automobile, qui était peu utilisée dans les deux premières classes, est le moyen de transport le plus utilisé par les individus (53%). Le pourcentage de demandeurs d'emploi ayant le permis de conduire est particulièrement élevé dans cette classe, près de 87% (contre 62% pour la deuxième classe et 25% pour la première. Le permis de conduire et l'usage de l'automobile permettent aux demandeurs d'emploi d'avoir un champ d'action plus large et d'être plus mobile.

L'âge des demandeurs d'emploi est également différent dans cette classe. Le changement ne s'effectue pas au niveau des 26-49 ans qui conservent un pourcentage autour des 50%, mais des moins de 26 ans et des plus de 50 ans. Les moins de 26 ans représentent 25% de la classe tandis qu'ils représentaient près de 40% dans les deux classes précédentes. Par effet miroir, la part des 50 ans et plus, supérieure à 20%, double dans cette population (proche des 10% dans les autres classes). L'âge des individus de cette classe est à mettre en corrélation avec le niveau de qualification.

Les niveaux de qualification des individus de cette classe sont concentrés dans deux catégories : les cadres (40%) et les agents de maîtrise (22%). Cette population étant plus âgée laisse à penser que leur expérience leur a permis de développer une carrière et accroître leurs qualifications. Le niveau de qualification est également lié au niveau de diplôme obtenu. Le niveau de formation des demandeurs d'emploi de cette classe est singulier. Les diplômés du supérieur sont très présents. Le niveau supérieur à BAC +2 est acquis par plus de la moitié des demandeurs d'emploi de la classe, suivi par le niveau BAC +2 (18%). Les niveaux BAC, CEP/BEP ou inférieur étaient majoritaires dans les deux premières classes, ils sont ici largement minoritaires.

Les demandeurs d'emploi de cette catégorie résident peu en QPV (3,9%). Il s'agit du pourcentage le plus faible des trois classes. De la même manière, le taux de bénéficiaire du RSA est particulièrement bas dans cette classe (11,9%, soit presque 3 fois moins que dans la première classe. Les bénéficiaires de l'obligation d'emploi sont absents.

Pour conclure, les trois classes peuvent être résumées de la manière suivante :

- La première classe, les demandeurs d'emploi peu mobiles et peu diplômés avec des freins périphériques.
- La deuxième classe, les demandeurs d'emploi moyennement mobiles avec des niveaux de diplôme peu élevés qui ne présentent pas de problématiques particulières.
- La troisième classe, les demandeurs d'emploi qualifiés et diplômés, sans problématiques ni freins périphériques et qui sont très mobiles.

CONCLUSION

Plus de la moitié des demandeurs d'emploi déclarent une faible mobilité, ce qui limite leur accès aux opportunités professionnelles, en fonction de leur lieu d'habitation. La distance et le temps de trajet domicile-travail sont des facteurs déterminants dans la recherche d'emploi.

Le taux de retour à l'emploi diminue de plus de 5 points pour les demandeurs d'emploi peu mobiles.

Les résultats montrent également que l'absence de permis de conduire et de moyen de locomotion constituent un frein significatif à l'emploi, particulièrement pour les populations vivant en zones rurales où les alternatives de transport sont limitées. En revanche, ceux disposant d'un permis de conduire et d'une voiture affichent une meilleure capacité à retrouver un emploi. Le taux de retour à l'emploi pour les demandeurs d'emploi sans permis de conduire est de 35,9%. Tandis qu'avec le permis de conduire le taux augmente de plus de 5 points.

La typologie des demandeurs d'emploi révélée par la classification ascendante hiérarchique montre que les problématiques de mobilité sont souvent couplées à d'autres des freins à l'emploi. La classe des demandeurs d'emploi peu ou pas mobiles est confrontée à un taux très élevé de demandeurs d'emploi sans permis de conduire. La mobilité est impactée par ce facteur mais également par les moyens de locomotion utilisés. Le niveau de diplôme et de qualification sont aussi corrélés avec la mobilité. Les demandeurs d'emploi les plus diplômés sont les plus mobiles et inversement.

Finalement, la mobilité est impactée par de nombreux biais : permis de conduire, niveau de diplôme, de qualification, moyen de locomotion, âge, etc...

Ces observations soulignent l'importance d'améliorer l'accès aux transports et d'accompagner les demandeurs d'emploi dans leur mobilité afin de favoriser leur retour à l'emploi et fluidifier ainsi le marché du travail.

ANNEXE 1 : CARTE DES LIGNES RÉGIONALES DE TRANSPORT

CARTE DES LIGNES RÉGIONALES DE TRANSPORT DES PAYS DE LA LOIRE



- Les fiches horaires à votre disposition**
- 11 Nantes - Nantes-Erdre - Châteaubriant
 - 12 Nantes - Vertou - Clisson
 - 13 Nantes-Saint-Nazaire Le Cotais
 - 130 Nantes - Savenay
 - 2 Redon - Redon - Rennes
 - 200 Nantes - Quimper
 - 21 Angers-Saint-Laud - Nantes
 - 3 Nantes - Ancenis
 - 4 Nantes - Cholet
 - 5 Nantes - Poitiers
 - 6 Nantes - La Roche-sur-Yon - Les Sables d'Olonne
 - 7 Nantes - Uzonn - La Rochelle
 - 8 Nantes - Sainte-Pazanne - Pornic
 - 10 Challans - Saint-Gilles-Croix-de-Vie
 - 11 Nantes - Saint-Jean-de-Monts
 - 12 Nantes - Noirmoutier
 - 13 Les Sables d'Olonne - La Roche-sur-Yon - Bressuire - Saumur
 - 14 La Roche-sur-Yon - Fontenay-le-Comte
 - 15 Fontenay-le-Comte - Niort
 - 16 Fontenay-le-Comte - La Rochelle
 - 17 Angers-Saint-Laud - Châteaubriant
 - 18 Nantes - Angers-Saint-Laud - Saumur
 - 19 Angers-Saint-Laud - Cholet
 - 20 Le Mans - Angers-Saint-Laud - Nantes
 - 21 Le Mans - Laval
 - 22 Le Mans - Nogent-la-Robrou - Paris
 - 23 Le Mans - Alençon - Caen
 - 24 Le Mans - Châteaubriant - Tours
 - 25 Le Mans - La Flèche - Saumur
 - 26 Laval - Rennes
 - 27 Nantes - Angers-Saint-Laud - Laval - Rennes

Région PAYS de LA LOIRE

Des trains fréquents omnibus desservant les zones périurbaines.

Des trains rapides reliant les grands pôles régionaux.

Des trains omnibus reliant des pôles urbains aux zones rurales.

LIGNES FERROVIAIRES

LIGNES AUTOCAIRS (COMMERCIALISÉES PAR LA SNCF)

TRANSPORTS EN COMMUN (réseaux urbains)

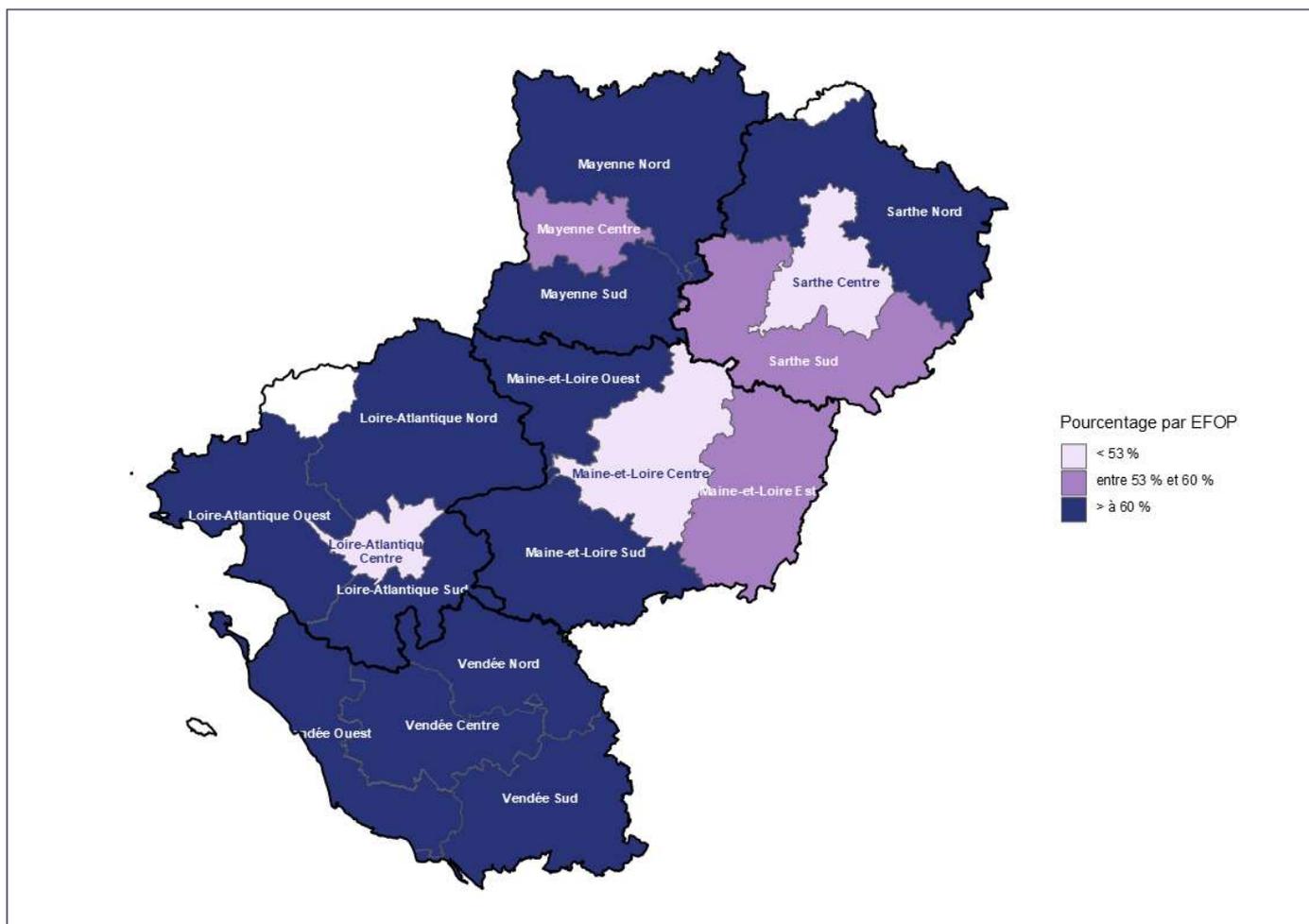
VÉLOS (location ou vélo libre service)

VOITURES PARTAGÉES (location ou voiture en libre service, ...)

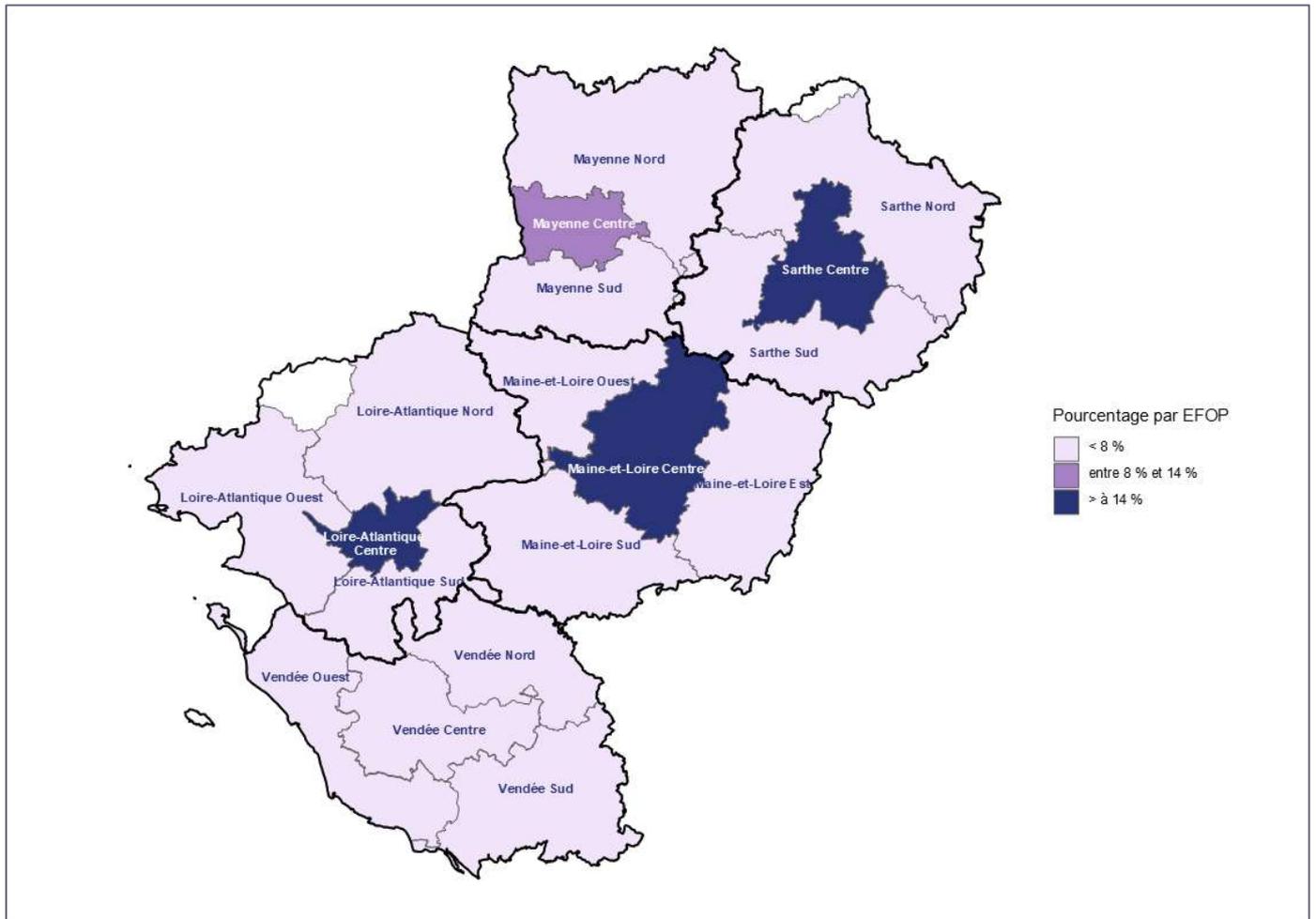
TAXI / VTC

STATION BALNÉAIRE

ANNEXE 2 : CARTE DE LA PART DES DEMANDEURS D'EMPLOI AYANT UN VÉHICULE COMME MOYEN DE TRANSPORT



ANNEXE 3 : CARTE DE LA PART DES DEMANDEURS D'EMPLOI UTILISANT PRINCIPALEMENT LES TRANSPORTS EN COMMUN



ANNEXE 4 : DEMARCHE STATISTIQUE CAH

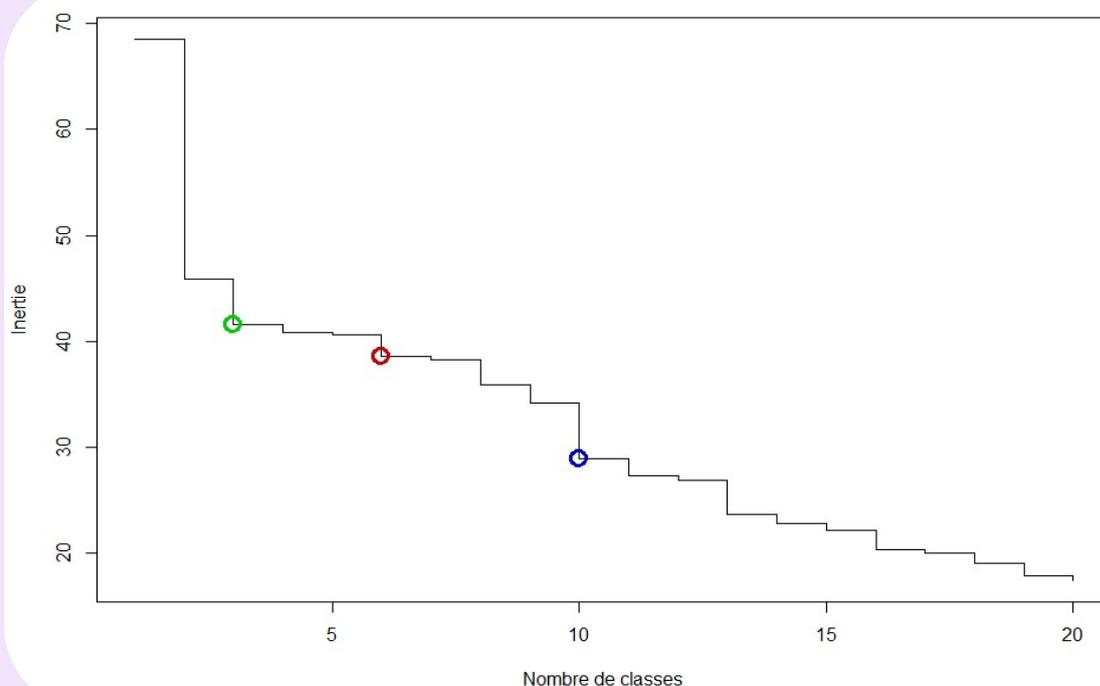
La classification ascendante hiérarchique permet de déterminer des classes auxquelles appartiennent les demandeurs d'emploi les plus proches. Une typologie des individus est ensuite réalisée pour décrire les classes.

Premièrement, avant de réaliser la CAH, il faut réaliser une Analyse des Correspondances Multiples (ACM). Cependant, l'ACM a tendance à mettre en avant des valeurs peu représentées dans le jeu de données alors qu'elles ne sont pas forcément significatives. Pour éviter une mauvaise interprétation des données, il faut veiller à avoir une répartition homogène des individus dans les différentes variables. La variable « *Moyen de locomotion* » a été recodée pour éviter ce problème de surinterprétation. Les valeurs non renseignées ont été supprimées afin de ne pas les prendre en compte. Les valeurs concernant la « migration » ont aussi été supprimées car seuls 4 individus étaient concernés. Les modalités deux roues motorisées et non motorisés ont été regroupés dans la catégorie des deux roues.

Le nombre d'individus étant trop important dans la base de données initiale, pour réaliser la CAH, il a fallu choisir les individus à garder. Le choix retenu a été de sélectionner les individus qui contribuaient le plus à interpréter les axes de l'ACM. Les 10 000 individus les plus contributeurs ont été conservés.

Ensuite, un nombre de classes est retenu pour poursuivre la classification. Le nombre classes est déterminé grâce à un graphique qui représente les sauts d'inertie selon le nombre de classes retenues.

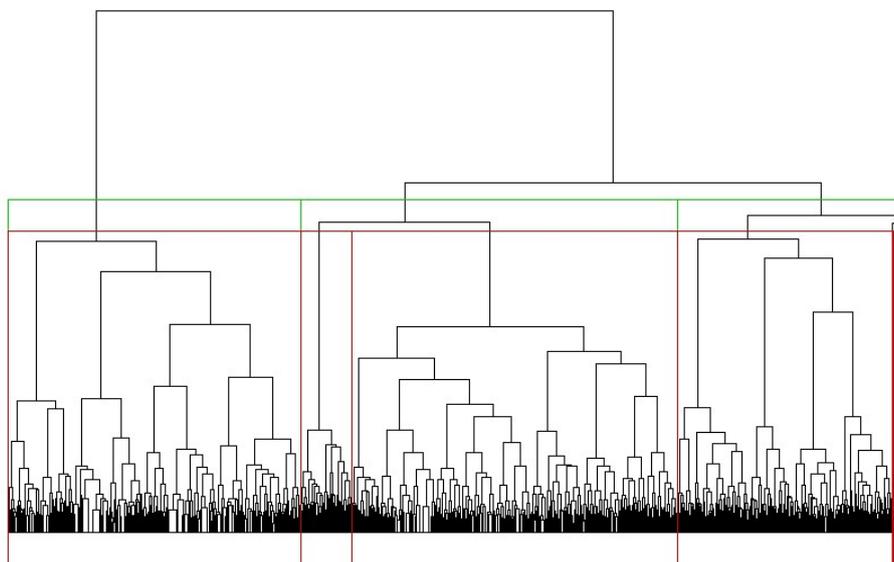
GRAPHIQUE
PERTE D'INERTIE SELON LE NOMBRE DE CLASSES RETENU



Trois sauts de distinction à 3, 6 et 10 classes. Pour atteindre le nombre de classes optimal, on cherche à maximiser l'inertie inter-classe. Ici, 3 classes permettent d'optimiser l'inertie. Pour s'assurer du choix du nombre de classes une fonction (`best.cutree`) permet de calculer le nombre de classes optimal (=3 dans notre cas). Le dendrogramme peut maintenant être découpé en 3 classes.

GRAPHIQUE
DENDROGRAMME AVEC PARTITION EN 3 OU 6 CLASSES

Partition en 3 ou 6 classes



La partition en 3 classes est bien visible sur le dendrogramme et produit des classes d'effectifs équilibrés. Tandis qu'avec 6 classes les groupes sont moins nets et d'effectifs réduits pour certaines classes. La répartition en 3 classes est donc la plus adaptée.