



HAL
open science

” 10 000 permis pour réussir ” Evaluation quantitative

Yannick L’Horty, Emmanuel Duguet, Sophie Kaltenmark, Pascale Petit

► To cite this version:

Yannick L’Horty, Emmanuel Duguet, Sophie Kaltenmark, Pascale Petit. ” 10 000 permis pour réussir ” Evaluation quantitative. 2011. halshs-00746026

HAL Id: halshs-00746026

<https://shs.hal.science/halshs-00746026v1>

Submitted on 26 Oct 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



« 10 000 permis pour réussir »
Evaluation quantitative

YANNICK L'HORTY, EMMANUEL DUGUET,
SOPHIE KALTENMARK, PASCALE PETIT

www.tepp.eu



FR CNRS - 3126

**« 10 000 permis pour réussir »
Evaluation quantitative**

Premiers résultats

Yannick L'Horty
Emmanuel Duguet
Sophie Kaltenmark
Pascale Petit

Préambule

En réponse à une consultation du Haut Commissariat à la jeunesse, nos équipes ont été retenues pour évaluer les effets de l'expérimentation « 10 000 projets pour réussir » lancée par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse en partenariat avec TOTAL. Le présent document donne les résultats d'exploitation de la première enquête statistique auprès des jeunes. Il s'agit d'une enquête téléphonique qui a été réalisée auprès de 1800 jeunes par TNS Sofres entre avril et mai 2011.

L'expérimentation consiste à proposer à 10 000 jeunes en difficulté d'insertion et/ou issus de ménages modestes une participation financière significative, de l'ordre de 1000 €, et un accompagnement personnalisé pour leur permettre de passer leurs permis de conduire. Au-delà des effets sur l'insertion sociale des jeunes qui accèdent grâce au permis de conduire à l'autonomie de déplacement, des résultats sont attendus sur les chances d'accéder à l'emploi et sur la qualité des emplois occupés. L'objet de l'évaluation est de mesurer avec précision ces différents effets sur le devenir des jeunes.

Les évaluateurs coordonnent un ensemble d'équipes de recherche réunies au sein de la fédération de recherche « Travail, Emploi et Politiques Publiques » du CNRS (FR n ° 3126) qui réunit sept laboratoires ayant pour axe de recherche central l'emploi et l'évaluation des politiques publiques, et l'institut de sondage TNS-SOFRES, qui est le Leader français des études marketing et d'opinion, société du groupe TNS, l'un des leaders mondiaux du marché et n°1 mondial des études *ad hoc*. La fédération de recherche TEPP est quand à elle une nouvelle unité du CNRS labélisée depuis janvier 2008 qui réunit 130 chercheurs issus de 7 laboratoires, ERUDITE de l'Université Paris-Est Créteil et Marne la Vallée, le Centre d'Etudes de l'Emploi et les équipes ERMES, de l'Université de Paris 2, CPN et EPEE de l'Université d'Evry Val d'Essonne, GAINS de l'Université du Mans. Dans cet ensemble, la présente réponse émane plus précisément du groupe de recherche CELESTE qui est la plateforme de recherche de TEPP localisé au sein du CEE. Ce groupe de recherche a pour objet d'étude les obstacles à l'accès à l'emploi et en particulier les problèmes spatiaux de distance physique entre l'emploi et les personnes (ou *spatial mismatch*).

Dans le cadre de cette évaluation, TNS SOFRES a pris en charge l'ensemble de la collecte des données et les chercheurs ont produit le protocole et effectuent les traitements économétriques nécessaires à l'évaluation. Cette co-traitance nous est apparue comme le meilleur moyen de réaliser une opération d'évaluation de grande envergure qui concerne potentiellement 10 000 jeunes, sur tout le territoire métropolitain et durant 26 mois, tout en respectant les critères de scientificité conformes aux meilleurs standards internationaux, qui imposent de suivre un protocole d'évaluation rigoureux afin de produire des mesures statistiques fiables de l'impact de l'expérience.

Introduction

La réussite au permis de conduire peut revêtir une importance toute particulière auprès des jeunes en difficulté d'insertion. Pour ces jeunes peu ou pas diplômés, tout se passe comme si le faible niveau de formation initiale donnait davantage de valeur au permis de conduire. « Passer son permis », c'est réussir une épreuve théorique, le code de la route, et une épreuve pratique, la conduite, au terme d'un parcours coûteux de formation qui s'étale le plus souvent sur plus d'une année. A la satisfaction d'avoir surmonté la difficulté intrinsèque de cette succession d'épreuves risquées, s'ajoute celle de disposer d'une nouvelle capacité de mobilité autonome, qui plus est certifiée par l'Etat. Cette aptitude leur ouvre des perspectives personnelles et professionnelles qui changent la donne pour ces jeunes. Non seulement elle leur permet d'élargir le cercle physique de leur recherche d'emploi, mais encore elle leur autorise à prétendre à de nouveaux emplois pour lesquels la possession du permis est requise. Au-delà de ces effets positifs sur les chances d'accéder à l'emploi et sur la qualité des emplois occupés, la détention du permis et le fait de pouvoir disposer d'un véhicule peut exercer aussi des effets puissants d'intégration sociale en favorisant la prise d'autonomie, ce qui peut modifier de nombreux aspects de la vie des jeunes, leur réseau de sociabilité, leurs loisirs, leurs choix de logement, etc.

Le contraste est assez frappant entre l'ampleur et la diversité des effets potentiels du permis de conduire sur les parcours de ces jeunes et l'absence d'éléments de preuve sur la réalité de ces effets dans les études existantes. Les rares travaux appliqués consacrés à ce type de question ont surtout été réalisés aux Etats-Unis et ne sont pas ciblés sur les jeunes en difficulté d'insertion. C'est ce qui fait l'intérêt de l'évaluation de l'opération « 10 000 permis pour réussir » dont l'objet est d'apporter des éléments de mesure sur les effets du permis de conduire sur les parcours des jeunes en difficulté d'insertion.

L'opération « 10 000 permis pour réussir » a consisté à proposer une subvention et un dispositif d'accompagnement à des jeunes en difficulté d'insertion et d'origine modeste pour les aider à passer leur permis de conduire. Les expérimentateurs sont des missions locales, des collectivités territoriales et des auto-écoles associatives. Il s'agit d'une expérimentation de portée nationale qui teste différentes modalités de financement et d'accompagnement, et en évalue les résultats de manière quantitative pour voir l'impact relatif de l'obtention du permis sur le parcours des jeunes bénéficiant de l'aide supplémentaire par rapport à ceux qui n'en bénéficient pas (mesurer les effets). Une évaluation qualitative est également effectuée pour déterminer les méthodes et les partenariats les plus efficaces (mesurer le processus).

L'évaluation quantitative consiste à mesurer les effets des expérimentations sur les trajectoires sociales et professionnelles des jeunes. La finalité est bien de chiffrer les effets du dispositif, c'est-à-dire du volet monétaire et des mesures d'accompagnement. Le montant de la subvention allouée à chaque jeune et le reste à charge pour les jeunes diffère selon les expérimentateurs (de quelques centaines à un maximum de 1000 euros), de même que les modalités de l'accompagnement. Certains expérimentateurs retiennent des formules d'accompagnement intensif et d'autres des dispositifs plus étalés dans le temps ; certains expérimentateurs préparent plus spécifiquement l'épreuve théorique du permis de conduire, d'autres, l'épreuve pratique, etc. L'évaluation peut s'adapter à ces différentes options prises par les porteurs de projets, et ne les remet pas en cause. Il ne s'agit pas non plus de comparer les « performances » de tel ou tel expérimentateur du point de vue de la réussite au permis.

Le présent rapport donne les premiers résultats de cette évaluation. Il exploite une enquête statistique auprès d'un échantillon de jeunes qui sont dans le dispositif en comparant de façon systématique les jeunes qui ont reçu l'aide, ou groupe test, à ceux qui ne l'ont pas reçu et qui ont les mêmes caractéristiques observables et non observables, ou groupe témoin. L'enquête a été réalisée début mai

2011 soit douze mois après l'entrée des jeunes dans le dispositif¹, auprès d'un échantillon de 1828 jeunes.

La première partie du rapport reprend des éléments déjà connus (issus des rapports précédents) qui décrivent les effets attendus du permis de conduire sur les parcours des jeunes, le protocole de l'expérimentation et de son évaluation, le déroulement effectif de l'expérimentation. La deuxième partie donne les résultats issus de l'évaluation du dispositif.

I. Enjeux et méthode

Nous présentons en premier lieu les études existantes sur les liens entre l'accès au permis de conduire et l'accès à l'emploi. Dans un deuxième temps, nous présentons le déroulement de l'expérimentation et le protocole de l'évaluation. Une troisième section vérifie la qualité du groupe témoin.

Permis de conduire et accès à l'emploi : un survol des études existantes

Il n'existe pas véritablement d'étude de référence sur les effets du permis de conduire sur l'accès à l'emploi pour les jeunes initialement éloignés de l'emploi. Toutefois, un certain nombre de travaux aux Etats-Unis mettent en avant l'effet favorable du fait de disposer d'un moyen de transport dans l'accès à l'emploi. Raphael et Rice (2002) montrent que le fait de posséder une voiture permet d'accroître les chances d'être en emploi mais également le nombre d'heures travaillées. Dans un même registre, les travaux réalisés par Ong (2002) et Gurley et Bruce (2005) insistent sur l'effet favorable d'avoir accès à une voiture ou de posséder une voiture pour les bénéficiaires du revenu minimum, donc pour les personnes potentiellement les plus éloignées de l'emploi. Pour Ong, qui se concentre sur l'aire métropolitaine de Los Angeles, le fait de posséder une voiture augmenterait de 9% la probabilité de trouver un emploi, pour les bénéficiaires du revenu minimum. Gurley et Bruce vont plus loin et montrent que l'accès à un véhicule, outre le fait de permettre de sortir du revenu minimum, permet à ceux déjà en emploi de trouver des emplois mieux payés. Enfin, Ong et Miller (2005) démontrent que le manque d'accès à un véhicule privé est un facteur majeur expliquant les mauvaises performances sur le marché du travail, particulièrement pour les habitants des quartiers les plus défavorisés de l'aire métropolitaine de Los Angeles.

Dans la continuité de ces travaux qui insistent sur l'effet positif de bénéficier d'un moyen de transport sur l'accès à l'emploi, on peut citer les travaux de Kawabata (2003) ou Holzer, Quigley et Raphael (2003). Pour les trois aires métropolitaines de Boston, Los Angeles, et San Francisco, Kawabata trouve qu'un meilleur accès aux centres d'emploi par transport public, pour ceux qui n'ont pas de voitures, augmente la probabilité d'être en emploi ainsi que le nombre d'heures travaillées. Holzer, Quigley et Raphael, quant à eux, analysent les effets d'une extension d'une ligne ferroviaire d'un centre d'emplois dynamique jusque des quartiers enclavés et défavorisés. Ils trouvent un effet positif et significatif sur l'emploi de ces quartiers.

Les rares travaux qui en France s'intéressent à ce type de question sont d'ailleurs pour l'essentiel ceux des membres de notre équipe de recherche. En mobilisant des sources administratives exhaustives, nous avons montré que le pourcentage d'équipement en automobile dans une commune avait un impact significatif sur sa durée du chômage, tant au niveau national (Duguet, Goujard, L'Horty, 2009) qu'en Ile-de-France où l'on dispose d'informations détaillées sur les temps de transports domicile-travail (Duguet, L'Horty et Sari, 2009), confirmant ainsi la relation trouvée par Brunet et Lesueur (2004) sur des données d'enquête. Par ailleurs, dans une étude réalisée à l'aide d'une méthodologie de testing, nous montrons qu'afficher une forte mobilité intra-régionale dans un *curriculum vitae* augmente les chances d'être invité à un entretien d'embauche pour les jeunes franciliens (Duguet, L'Horty, Du Parquet, Petit,

¹ Comme les entrées dans le dispositif ont eu lieu de fin janvier 2010 à fin septembre 2010, la durée de séjour dans le dispositif au moment de l'enquête s'étend de 7 mois pour le dernier jeune entré fin septembre à 15 mois pour le premier jeune entré en janvier 2010.

Sari, 2010). Cette étude sur données expérimentales compare l'accès aux entretiens d'embauche sur les mêmes offres d'emploi de candidats parfaitement similaires à l'exception du fait qu'ils sont titulaires ou non du permis A.

Mais aucun de ces travaux n'est ciblé sur les jeunes d'origine modeste ou en difficulté d'insertion. Pour ces publics particuliers, l'absence de permis de conduire peut constituer une puissante barrière à la mobilité qui peut limiter l'accès à l'emploi plus fortement que pour d'autres publics. De surcroît, il n'existe dans ce champ de recherche aucune étude mobilisant une approche d'expérimentation contrôlée, ce qui rend à la fois très original et en même temps assez exploratoire la présente étude.

Le protocole de l'étude

L'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » a été lancée par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse durant l'été 2009 sous la forme d'un appel à projet destiné à l'ensemble des structures en contact avec des jeunes en difficulté d'insertion pour leur proposer de construire des projets innovants d'accompagnement et de subvention afin de les aider à passer leur permis de conduire. 58 dossiers ont été retenus par le jury et ont fait l'objet d'une contractualisation. Les porteurs de projets sont pour l'essentiel des missions locales, ou des collectivités territoriales en contact avec des missions locales, ainsi que quelques auto-écoles associatives. Les projets couvrent un nombre de jeunes variable, de quelques dizaines à plusieurs centaines. Pour l'évaluation, il a été décidé de distinguer les « petits porteurs », dont le projet concerne moins de 100 jeunes et les « gros porteurs » qui concernent au moins 100 jeunes. Il y a au total 30 « gros porteurs » et 28 « petits porteurs ». L'évaluation quantitative (et aléatoire) ne concerne que les 30 « gros porteurs » qui fédèrent plus de 150 structures différentes sur l'ensemble du territoire français métropolitain.

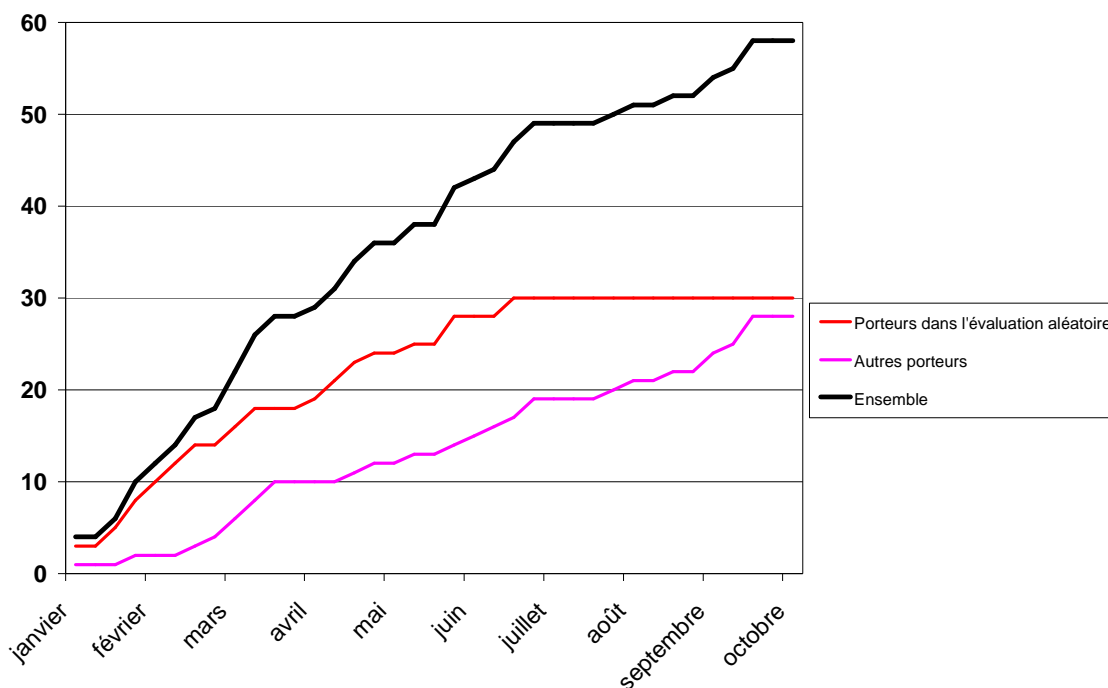
Après une phase de préparation de l'expérimentation, les jeunes ont commencé à rentrer dans le dispositif à partir de fin janvier 2010 (cf. le calendrier détaillé dans le tableau 1). Un jeune est proposé par son référent, qui est dans la grande majorité des cas un travailleur social dans une mission locale, en remplissant un dossier unique d'inscription à l'aide d'un site extranet conçu spécifiquement pour l'expérimentation. La totalité des jeunes bénéficiaires potentiels, présentés par les expérimentateurs, remplit ce dossier de candidature unique qui contient l'ensemble des informations requises permettant de vérifier la situation sociale et socio-professionnelle du jeune. Les dossiers sont centralisés et traités statistiquement afin de décrire le profil des candidats et d'écartier les candidatures atypiques (en terme de distance à l'emploi, de ressources, de niveau de diplôme...). L'extranet est utilisé à la fois à des fins de gestion de l'expérimentation et à des fins d'évaluation.

Tableau 1. Calendrier de l'expérimentation et de l'évaluation

Phase préparatoire	Phase d'entrée des jeunes dans le dispositif	Première enquête statistique auprès des jeunes	Enquête statistique auprès des structures	Seconde enquête statistique auprès des jeunes
Été 2009 à décembre 2009 Conception du protocole et de l'extranet	Janvier 2010 à septembre 2010 Constitution des groupes test et témoin	Fin avril –début mai 2011	Septembre 2011	Novembre 2011

Les structures sont rentrées progressivement dans le dispositif, comme l'indique le graphique 1. Les « gros porteurs » sont entrés plus rapidement et étaient tous effectivement actifs en juin 2010.

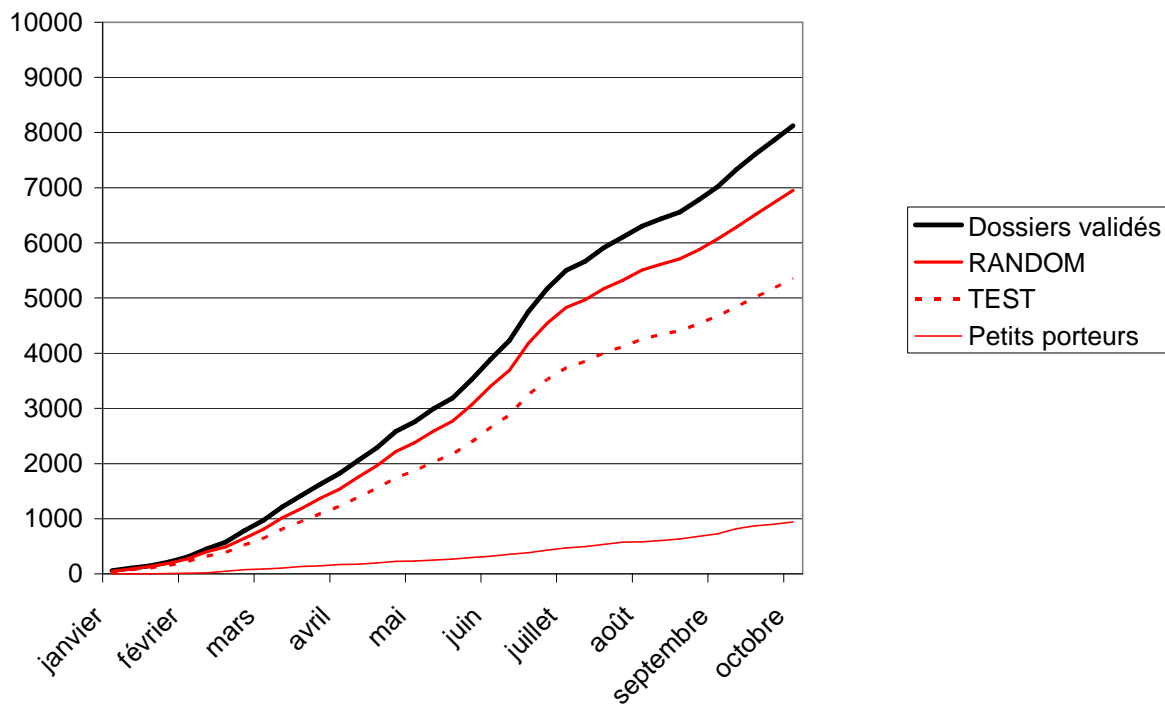
Graphique 1. Entrée des structures porteuses de projet dans l'expérimentation (année 2010)



Les flux d'entrées des jeunes dans l'expérimentation ont eux aussi été progressifs. La fenêtre d'entrée qui a été considérée dans l'évaluation est de huit mois au total. Les premiers dossiers ont été enregistrés fin janvier 2010 et les derniers dossiers considérés dans l'évaluation ont été enregistrés fin septembre 2010. Le graphique 2 restitue la chronologie des entrées dans l'expérimentation. La moitié des jeunes étaient rentrés en mai. Les entrées ont continué au-delà de septembre 2010 mais elles n'ont plus été considérées dans l'évaluation quantitative.

Le principe de l'évaluation est de comparer, parmi des jeunes aux caractéristiques similaires, un « groupe test », c'est-à-dire un ensemble de jeunes qui vont bénéficier de l'action (subvention et accompagnement spécifique le cas échéant), avec un « groupe témoin », de jeunes qui ne vont pas en bénéficier. Ces jeunes du « groupe témoin » ont néanmoins accès aux autres dispositifs existants d'ores et déjà dans les territoires (que l'on appelle les mesures de « droit commun »). Ce « droit commun » varie considérablement d'un département à l'autre (existence ou non d'une aide dans le cadre du FAJ, d'une bourse régionale, communale ou intercommunale) et d'un jeune à l'autre (en fonction du quotient familial, de l'existence ou pas d'un CIVIS). Il ne s'agit en aucun cas d'exclure le jeune d'aides générales dont il aurait droit, mais uniquement de l'action spécifique financée par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse, afin de pouvoir identifier son effet, elle ne doit être octroyée qu'aux jeunes du groupe test. Notons qu'une information spécifique sur les dispositifs de droit commun va être collectée dans le cadre de l'enquête auprès des structures qui aura lieu en septembre 2011.

Graphique 2. Entrée des jeunes dans l'expérimentation de janvier à septembre (année 2010)



L'affectation des jeunes dans l'un ou l'autre groupe est effectuée par tirage au sort. C'est le seul moyen dont on dispose pour être sûr que les deux groupes aient la même composition et soient bien comparables (L'Horty et Petit, 2011). Ce choix aléatoire des jeunes qui entrent dans le dispositif a été réalisé sur une période de 8 mois entre fin janvier et fin septembre 2010. Concrètement, pour savoir quels jeunes pourront bénéficier du dispositif, les structures remplissent en ligne le dossier unique d'inscription pour chaque jeune candidat au programme. Ce sont donc les expérimentateurs qui définissent la liste des jeunes éligibles au dispositif. Puis, dans un délai de moins d'une semaine, l'évaluateur donne aux structures le résultat du tirage au sort : **trois jeunes sur quatre ont accès au dispositif** et un jeune sur quatre n'a pas accès au programme (il appartient alors au « groupe témoin »).

Le protocole prévoit ensuite de réaliser deux enquêtes téléphoniques auprès d'un échantillon des jeunes, à 12 mois puis à 18 mois. L'une a eu lieu début mai 2011, l'autre est programmée en novembre 2011. Tous les jeunes « candidats » font donc partie de l'expérimentation, qu'ils bénéficient ou non de l'aide spécifique.

Tous les jeunes candidats sont informés, au moment de la saisie de leur dossier d'inscription sur l'extranet, du fait qu'ils ne sont pas sûrs de bénéficier du dispositif (principe du consentement éclairé). Qu'ils soient dans le « groupe test » ou le « groupe témoin » après tirage au sort, il leur a été demandé d'accepter explicitement de répondre aux enquêtes téléphoniques prévues par le protocole.

Si un jeune est dans le « groupe témoin », les expérimentateurs se sont engagés à ne pas chercher à compenser son statut en lui octroyant des aides exceptionnelles, dont ne bénéficieraient pas les autres jeunes qui ne sont pas dans le dispositif. Ces jeunes ne peuvent émarginer qu'aux dispositifs de « droit commun », et ce pendant toute la durée de l'évaluation. L'exploitation de l'enquête statistique, puis celle de l'enquête auprès des porteurs, permettent de le vérifier et de prendre la mesure des différences de traitement entre les jeunes du groupe test et ceux du groupe témoin.

A titre exceptionnel, et dans le cas où un expérimentateur considère qu'il est indispensable qu'un jeune rentre dans le programme et bénéficie de l'aide au permis de conduire, pour des raisons qui tiennent à son histoire personnelle, à sa situation ou à son projet, le jeune est intégré au programme et

« échappe » au tirage au sort. Cette possibilité, dénommée joker, est strictement limitée et motivée. Les expérimentateurs disposent au maximum d'un joker pour 30 dossiers proposés. L'activation du joker se fait lors de l'inscription en ligne par le biais d'un simple bouton dans l'application télématique, mais elle ne peut être faite que par *une seule personne* par projet, préalablement identifiée.

A la fin du mois de septembre 2010, il y avait au total 8121 dossiers validés dans l'expérimentation. Parmi ces dossiers, 7143 étaient dans l'évaluation aléatoire, dont 5350 (65,9 %) dans le groupe test et 1793 (22,1%) dans le groupe témoin. Les dossiers non considérés dans l'évaluation étaient soit des dossiers issus des « petits porteurs » (943), soit des activations de joker (35). Les jokers n'ont donc finalement représenté que 0,4% de l'ensemble des dossiers validés.

Profil des jeunes et qualité des témoins

Le principe de l'évaluation aléatoire est de constituer les deux groupes par tirage au sort de façon à éviter tout biais de composition à la fois sur les variables observables et sur celles qui ne sont pas observables. Même si la probabilité d'un échantillon aberrant est extrêmement faible compte tenu de la taille des deux groupes test et témoin, il est prudent de vérifier que les deux groupes ont bien la même composition ex post c'est-à-dire les mêmes caractéristiques en moyenne. Cela permet aussi de préciser statistiquement le profil des jeunes qui sont dans l'expérimentation et de décrire leurs principales caractéristiques socio-démographiques.

Le profil type des jeunes est le suivant : âgé en moyenne de 21 ans, pas ou très peu diplômé (les $\frac{3}{4}$ n'ont pas le Bac), pas ou peu d'expérience professionnelle, hébergé au domicile parental (pour une large moitié), avec de très faibles revenus ou de faibles niveaux d'allocations, suivi par un référent en mission locale, avec de rares notions théoriques ou pratiques de la conduite. Les deux dernières variables sont les plus difficiles à mesurer et sont particulièrement hétérogènes.

Nous avons pu constater que la répartition des individus au sein des deux groupes était quasi identique. Les quelques différences relevées restent minimales. Elles ne sont pas susceptibles d'influencer les résultats de l'évaluation. Pour le montrer, et après avoir calculé toutes les moyennes pour chaque catégorie (traité / témoin), on a effectué systématiquement des tests de différences de ces moyennes. Toutes les moyennes retenues sont conformes à l'hypothèse nulle H_0 , selon laquelle il n'y a pas de différence significative entre les jeunes du groupe test et ceux du groupe témoin.

II. Premiers résultats de l'évaluation

Dans cette deuxième partie, nous présentons les résultats de l'exploitation de l'enquête téléphonique réalisée en moyenne une année après l'entrée dans le dispositif, auprès d'un échantillon de 1828 jeunes. Le caractère expérimental de nos données rend l'exploitation statistique de l'enquête particulièrement simple. Il s'agit de rechercher de façon systématique des différences statistiquement significatives entre le groupe test (les jeunes qui ont bénéficié de l'aide spécifique) et le groupe témoin (qui n'ont eu accès qu'au droit commun local). Compte tenu du protocole qui est le nôtre, la moindre différence est attribuable à l'effet causal du traitement, c'est-à-dire à la différence entre l'effet causal de la subvention et de l'accompagnement, et celui du droit commun, sans que l'on soit encore en mesure à ce stade de l'évaluation de distinguer les effets respectifs des deux volets monétaires et non monétaires du dispositif d'aides.

L'échantillon se compose de deux sous-échantillons : 1000 individus du groupe test et 828 individus du groupe témoin. Ces 1828 individus ont répondu à un même questionnaire de 15 minutes qui couvre quatre grandes rubriques : la situation du jeune relativement au permis de conduire ; les conditions de logement ; la situation professionnelle et financière ; la situation personnelle et familiale du jeune. Pour chacune des questions, les réponses moyennes ont été calculées, et des tests ont été effectués afin de savoir si les différences de moyennes étaient statistiquement significatives entre le groupe test et le groupe témoin, et selon que les jeunes ont obtenus ou non le permis de conduire. Ces deux entrées permettent de distinguer l'effet du traitement (aide spécifique = subvention+accompagnement) et l'effet propre du permis de conduire.

L'aide a eu un effet important sur le taux de succès aux différentes épreuves du permis de conduire

Parmi les jeunes qui ont bénéficié de l'aide spécifique, on dénombre 252 titulaires du permis, contre 748 non titulaires. Au sein du groupe témoin, on recense 113 titulaires pour 715 non titulaires. Le taux d'obtention du permis de conduire est donc de 25,2 % dans le groupe test, contre 13,6 % dans le groupe témoin. Il varie ainsi du simple au double entre les jeunes aidés et les autres. Cette différence est significative et peut donc être attribuée à l'impact causal de l'expérimentation : on peut dire que l'expérimentation a multiplié par deux les chances d'obtenir son permis de conduire un an après l'entrée dans le dispositif.

Le même type de comparaison peut être effectué en décomposant chacune des étapes successives du parcours du jeune qui passe son permis : inscription dans une auto-école, obtention du code, obtention du permis, acquisition d'un véhicule. Nous constatons des différences importantes et significatives à chacune des étapes de ce parcours (tableau 2). On observe que 88 % des jeunes du groupe test déclarent être actuellement inscrits dans une auto école et 67,15 % de ceux du groupe témoin. Les jeunes accompagnés et subventionnés sont 53 % à avoir obtenu leur code, tandis que les témoins sont 34,2 % à l'avoir obtenu. Enfin les détenteurs d'une voiture sont 16,3 % chez les subventionnés et 9,9 % chez les témoins.

Tableau 2 : Progression des jeunes dans le déroulement du permis de conduire
(un an en moyenne après l'entrée dans le dispositif)

	Groupe test	Groupe témoin	Différence
Inscription dans une auto école	88 %	67,15 %	20,8
Code obtenu	53 %	34,2 %	18,8
Permis obtenu	25,2 %	13,6 %	11,6
Disposition d'une voiture	16,3 %	9,9 %	6,4

Plus on remonte en amont du parcours qui conduit à l'obtention du permis de conduire, plus la différence est élevée entre les deux groupes. L'inscription dans une auto-école constitue naturellement

une étape décisive et discriminante. Puis, l'écart diminue entre les deux groupes, mais perdure tout au long du processus d'apprentissage. Le tableau 3 détaille les résultats en calculant les proportions à chaque étape du parcours, pour ceux qui ont passé l'étape précédente. Par exemple, parmi ceux qui n'ont pas eu le code, 74,2 % des jeunes du groupe test sont inscrits dans une auto-école contre 50 % seulement pour le groupe témoin.

Parmi ceux qui ont obtenu le code, la part de ceux qui l'ont obtenu dès le premier essai est la même dans les groupes et il en va de même pour ceux qui l'ont obtenu à la deuxième tentative. Seule la proportion de ceux qui ont obtenu le code à la troisième tentative et au-delà est significativement plus forte dans le groupe test. On en déduira que la subvention et l'accompagnement ne facilitent pas les chances d'obtenir le code lorsqu'on le passe mais facilitent le fait de le repasser si on le rate.

Tableau 3 : Effets de la subvention et de l'accompagnement sur l'aptitude à la mobilité
(un an en moyenne après l'entrée dans le dispositif)

	Test	Témoin	Différence	Student	Prob. critique	Nb Test	Nb Témoin
A passé et obtenu le code	53,0%	34,2%	18,8%	8,19	0,00000	991	824
Code non obtenu :							
Inscrit dans une auto école	74,2%	50,0%	24,2%	8,21	0,00000	466	542
Si oui :							
Code pour la première fois	52,3%	54,6%	-2,3%	0,57	0,56949	346	271
Code pour la deuxième fois	15,6%	16,6%	-1,0%	0,33	0,73816	346	271
Code, trois fois et plus	12,7%	4,4%	8,3%	3,80	0,00015	346	271
Ne passe pas le code	19,4%	24,4%	-5,0%	1,48	0,13788	346	271
Code obtenu :							
A obtenu le permis	47,6%	40,1%	7,5%	2,07	0,03824	525	282
Permis non obtenu :							
En train de repasser	87,6%	81,7%	6,0%	1,67	0,09469	275	169
Nombre total d'heures	23,5	23,8	-0,4	0,22	0,82521	275	169
Nombre d'heures par semaine	2,3	1,9	0,3	1,20	0,22897	275	169
Permis obtenu :							
du premier coup	62,4%	58,4%	4,0%	0,72	0,47245	250	113
du deuxième coup	24,8%	30,1%	-5,3%	1,04	0,30036	250	113
trois fois et plus	12,8%	11,5%	1,3%	0,35	0,72413	250	113
Nombre total d'heures	32,8	31,4	1,4	0,77	0,43983	250	113
Nombre d'heures par semaine	3,7	4,1	-0,4	1,22	0,22376	250	113
Coût du permis	682,4	1048,5	-366,1	5,38	0,00000	250	113
Dispose d'une voiture	64,8%	72,6%	-7,8%	1,50	0,13313	250	113
Dispose d'une voiture :							
A acheté la voiture	70,4%	69,5%	0,9%	0,14	0,89030	162	82
Nombre km par semaine	168,2	156,6	11,6	0,41	0,68243	162	82
Nombre de points	6,24	6,20	0,05	0,26	0,79830	162	82
Accident de voiture	11,7%	8,5%	3,2%	0,80	0,42363	162	82

Surligné en jaune : différences significatives à 5 %, en vert : à 10 %, non surlignés : non significatif

Toujours parmi les jeunes qui ont obtenu le code, le fait de bénéficier de la subvention et de l'accompagnement augmente sensiblement les chances d'obtenir le permis. Le taux de succès au permis est de 47,6 % pour les jeunes accompagnés contre 40,1 % pour les autres. Lorsqu'ils échouent à l'épreuve pratique, les jeunes accompagnés la repassent un peu plus fréquemment que les jeunes du groupe témoin.

Une différence intéressante concerne le coût du permis. Les jeunes accompagnés déclarent que le reste à charge est en moyenne de 682,4 €, ce qui montre que la subvention qui est d'un peu moins de 1000 € ne couvre pas la totalité du coût du permis, loin de là. Les jeunes non accompagnés ont quant à

eux un reste à charge de 1048 €, ce qui signifie qu'ils ne s'acquittent pas non plus de la totalité du coût du permis. Les mesures de droit commun accessibles localement permettent d'alléger le coût du permis pour ces jeunes en difficulté d'insertion. La différence est de 366,10 € et est bien liée à un écart dans le montants des aides versées puisque le nombre d'heures de conduite est le même en moyenne dans les deux groupes. Cela signifie que tous les effets positifs que nous venons de mettre en évidence correspondent aux effets de cet écart de 366,10 € et à ceux des meures d'accompagnement.

Parmi ceux qui disposent d'une voiture, il n'y aucune différence sur la part de ceux qui l'ont achetée, sur le nombre de points, sur le nombre de kilomètres parcourus en moyenne chaque semaine, et sur la fréquence des accidents de la route. Subvention et accompagnement n'exercent donc aucun effet causal sur tous ces aspects.

Des effets sur la prise d'autonomie et sur la mobilité résidentielle des jeunes

Regardons maintenant la situation du logement pour les deux groupes. Le tableau 4 passe en revue une sélection des variables qui décrivent la situation de logement des jeunes. On constate qu'il n'y a en général aucune différence significative entre les deux groupes, sauf sur les questions qui portent sur la situation de logement. Les jeunes qui ont bénéficié de la subvention et de l'accompagnement habitent plus fréquemment un logement indépendant et ont déménagé ou emménagé moins fréquemment au cours des douze derniers mois précédant l'enquête.

Tableau 4 : Effet de la subvention et de l'accompagnement au permis de conduire sur la situation de logement
(un an en moyenne après l'entrée dans le dispositif)

Variable de contrôle	Test (N=991)	Témoin (N=824)	Différence	Student	Prob. Critique
Age	22,3	22,4	0,0	0,40	0,69030
Logement indépendant	55,9%	43,8%	12,1%	5,17	0,00000
Appartement	59,9%	60,8%	-0,9%	0,37	0,70865
Vit seul	11,1%	13,6%	-2,5%	1,60	0,10921
A des enfants	15,7%	14,2%	1,5%	0,92	0,35803
A déménagé	15,6%	23,8%	-8,1%	4,33	0,00001

Surligné en jaune : différences significatives à 5 %, en vert : à 10 %, non surlignés : non significatif

Ces différences ne doivent pas être mal interprétées. Elles ne sont pas liées au fait ou non d'avoir eu le permis, comme le montrent les tableaux 5 et 6 où l'on distingue les jeunes dans les deux cas de figure. Il y a bien une différence statistiquement significative (colonne de droite des tableaux 5 et 6) sur les conditions de logement, que les jeunes aient ou non leur permis de conduire. On constate clairement une moindre proportion des individus du groupe de traitement à vivre dans un logement indépendant, qu'ils aient ou non le permis. En contrepartie, ils sont plus nombreux que leurs homologues à vivre chez leurs parents. Ce n'est donc pas un effet du permis, c'est un effet du couple subvention-accompagnement. L'expérimentation a eu un effet sur le fait d'habiter dans un logement indépendant. Elle a favorisé l'autonomie résidentielle des jeunes.

Tableau 5 : « Habitez vous actuellement dans un logement indépendant ? »

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
Oui			
Permis	55,5 %	41,6 %	0.0135
Non permis	54,9 %	42,8 %	<.0001
Proba critique	0.8667	0.8102	
Non, chez les parents			
Permis	39,68 %	52,2 %	0.0256

Non permis	40,78 %	49,93 %	0.0004
Proba critique	0.7602	0.6525	

Ce faisant, on aurait pu penser que les jeunes du groupe test auraient eu une plus forte propension à déménager, puisqu'ils sont plus nombreux à occuper un logement indépendant, mais les chiffres témoignent de l'inverse. Ce sont manifestement les témoins qui ont le plus déménagé au cours des 12 derniers mois. A nouveau, il ne s'agit pas d'un effet du passage du permis, comme le montre le tableau 6, mais bien d'un effet de l'expérimentation. Pour percevoir la subvention et bénéficier de l'accompagnement, les jeunes ne doivent pas changer de mission locale et doivent demeurer en position d'accéder à leur auto-école. Des déménagements de proximité sont envisageables mais des mobilités résidentielles plus lointaines sont incompatibles avec le maintien de l'aide pour les jeunes qui en bénéficient. C'est pourquoi l'expérimentation a pu limiter la propension à la mobilité résidentielle des jeunes pendant la durée de la préparation de leur permis de conduire. Le maintien de l'inscription dans leur auto-école les empêche de déménager, du moins de partir trop loin de leur auto-école. L'aide joue alors comme un frein au déménagement.

Tableau 6 : « Avez-vous déménagé ou emménagé au cours des 12 derniers mois ? »

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
Permis	13,9 %	23,01 %	0.0309
Non permis	16,4 %	23,98 %	0.0003
Proba critique	0.3367	0.8216	

Comment les jeunes bénéficiaires de l'aide spécifique peuvent-ils à la fois avoir à la fois une mobilité résidentielle plus faible et une prise d'indépendance résidentielle plus importante ? Comment peut-on décohabiter davantage sans déménager davantage ? Une réponse réside dans la mobilité résidentielle des parents. Selon l'Insee, le taux annuel de mobilité résidentielle est de 9 % en France métropolitaine. Chaque année, il est donc probable qu'environ un ménage sur dix quitte son logement pour déménager. Les jeunes qui bénéficient de la subvention et de l'accompagnement subiraient une perte importante s'ils suivaient leurs parents dans ces déménagements, mais ce n'est pas le cas de ceux qui n'ont pas reçu l'aide. Il est donc probable que les déménagements des parents provoquent la décohabitation des enfants qui ne déménagent pas et conservent l'appartement des parents, au moins pendant le temps de leur passage de permis de conduire.

Si l'expérimentation n'a pas d'effet sur le type de logement, en revanche le fait de réussir son permis est associé positivement au fait de résider en maison plutôt qu'en appartement. Dans le tableau 7, on voit des différences significatives entre les jeunes avec et sans permis, qu'ils aient ou non bénéficié de l'aide au permis. Les individus titulaires du permis sont beaucoup plus nombreux à vivre en maison qu'en appartement. Mais cette corrélation n'est vraisemblablement pas le signe d'une causalité. On compare ici des populations différentes. On a cette fois un effet du permis et non plus de l'expérimentation. Etant donnée la faible proportion de déménagement sur les douze derniers mois, on ne peut pas dire que c'est le permis qui favorise l'emménagement en maison, mais plutôt l'inverse. Ce sont les jeunes habitant en maison qui éprouvent le plus la nécessité de passer le permis. Ceci est lié au fait que ces jeunes habitent dans des zones plutôt excentrées et probablement rurales (et non dans les centres urbains desservis par les réseaux de transport en commun).

Tableau 7 : « Dans quel type de logement habitez-vous ? »

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
Maison			
Permis	50,00 %	49,6 %	0.9379
Non permis	33,70 %	33,85 %	0.9497
Proba critique	<.0001	0.0012	
Appartement			
Permis	48,8 %	50,44 %	0.7737

Non permis	62,7 %	61,8 %	0.7280
Proba critique	0.0001	0.0216	

Pas d'effet encore perceptible sur la situation d'emploi

Le passage du permis de conduire peut être assimilé à une formation professionnelle et l'on peut s'inspirer des travaux d'évaluation sur les effets de la formation pour en discuter les effets sur l'emploi. Ces travaux mettent en évidence trois types d'effets distincts dans le temps : l'effet ex-ante (avant la formation), l'effet de lock-in (pendant la formation) et l'effet ex-post (après). Par exemple, un jeune qui prépare l'épreuve théorique ou pratique du permis de conduire est fondé à réduire ses efforts de recherche d'emploi. A contrario, l'obtention du permis peut augmenter la motivation d'un jeune et l'intensité de ses efforts de recherche d'emploi. En théorie, les effets immédiats d'une formation ne sont pas nécessairement les mêmes que les effets *ex post*.

Dans le cas de l'expérimentation, on ne constate pas d'effet notable de l'aide dont bénéficie les jeunes ni sur les chances d'accéder à un emploi, ni sur la qualité des emplois occupés telle qu'elle peut être approchée au travers du salaire, du type de contrat de travail, du statut d'emploi ou encore, du montant des revenus de remplacement. Dans le tableau 8, qui reprend tous ces éléments, aucune différence significative n'émerge sur aucun item entre le groupe test et le groupe témoin.

Tableau 8 : Effet de la subvention et de l'accompagnement au permis de conduire
(un an en moyenne après l'entrée dans le dispositif)

Variable de contrôle	Test (N=991)	Témoin (N=824)	Différence	Student	Prob. Critique
Perception revenus :					
Salaire	41,9%	39,2%	2,7%	1,16	0,24690
Indemnités chômage	14,8%	14,1%	0,8%	0,46	0,64811
CIVIS	13,0%	13,8%	-0,8%	0,51	0,61129
CNASEA et bourse	5,0%	5,7%	-0,7%	0,62	0,53674
RSA	11,2%	11,0%	0,2%	0,11	0,91556
Parents	8,8%	10,1%	-1,3%	0,94	0,34886
Allocations logement	20,1%	22,9%	-2,9%	1,47	0,14100
Autres	4,8%	5,2%	-0,4%	0,36	0,71647
A perçu un revenu	78,5%	77,1%	1,4%	0,74	0,46182
Montant du revenu (avec 0)	526	522	4	0,18	0,85498
Statut :					
Salarié	30,1%	31,1%	-1,0%	0,46	0,64623
Recherche emploi	48,2%	47,8%	0,4%	0,18	0,85895
Formation	14,4%	15,0%	-0,6%	0,37	0,71146
Inactif	7,3%	6,1%	1,2%	1,02	0,30657
Emploi :					
Public	14,8%	14,0%	0,9%	0,53	0,59563
Privé	13,5%	16,0%	-2,5%	1,49	0,13640
Inactif	71,6%	70,0%	1,6%	0,76	0,44977
PCS :					
Ouvrier	12,9%	12,7%	0,2%	0,11	0,91234
Employé	16,6%	17,7%	-1,1%	0,60	0,54836
Inactif	70,4%	69,5%	0,9%	0,41	0,67880
Contrat de travail :					
Contrat indéterminé	8,1%	9,6%	-1,5%	1,13	0,25900
Contrat court	21,5%	20,9%	0,6%	0,32	0,74758
Inactif	70,4%	69,5%	0,9%	0,41	0,67880

Pour autant, la détention du permis de conduire est bien associée positivement et significativement à de nombreux indicateurs liés à l'emploi, comme par exemple, le fait de percevoir ou non un salaire. Le mois précédant l'enquête, les individus titulaires du permis de conduire sont largement plus nombreux à avoir perçu un salaire que les individus non titulaires (tableau 9). Mais il ne s'agit pas ici d'un effet de l'aide au passage du permis, puisque cet effet est le même pour les deux groupes, aidés et non aidés. Le permis est associé positivement au fait de toucher un salaire, sans que l'on puisse établir un lien causal entre les deux éléments. Il se peut que ce soit le fait de disposer du permis qui permette d'augmenter ses chances de percevoir un salaire. Il se peut aussi que ce soit le fait de percevoir un salaire qui facilite l'accès au permis, parce qu'il permet de lever la contrainte financière lié au paiement du reste à charge.

Tableau 9 : « Avez-vous perçu un salaire le mois dernier ? »

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
Permis	48,02 %	48,70 %	0.9079
Non permis	38,77 %	37,11 %	0.5148
Proba critique	0.0098	0.0191	

Si l'on regarde la part des jeunes qui indiquent qu'ils occupent un emploi, on obtient également des différences selon qu'ils sont titulaires ou non du permis de conduire (tableau 10). Mais cette fois-ci, la

différence n'est significative que pour les jeunes qui n'ont pas été aidés. On peut y voir à nouveau un effet de lock-in lié aux modalités de l'expérimentation. Les jeunes qui ont été aidés sont plus nombreux à passer leur permis, et ont donc à court terme moins de temps pour retrouver un emploi que les jeunes qui n'ont pas été aidés au-delà du droit commun. Cet effet ne devrait pas persister lors de la seconde enquête.

S'agissant de la recherche d'emploi, on observe une plus grande proportion de jeunes en recherche d'emploi parmi ceux qui n'ont pas le permis, la différence avec ceux qui ont le permis n'étant toutefois significative qu'au seuil de 10 %, ce qui est cohérent, puisqu'ils sont moins nombreux à exercer un emploi.

Tableau 10 : « Quelle est votre situation professionnelle ? »

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
En emploi			
Permis	33,33 %	40,71 %	0.1747
Non permis	28,48 %	29,37 %	0.7062
Proba critique	0.1447	0.0154	
Recherche un emploi			
Permis	43,65 %	40,71 %	0.6005
Non permis	50,00 %	49,09 %	0.7283
Proba critique	0.0813	0.0976	

Regardons à présent la situation des individus en emploi. Le tableau 11 donne la répartition des jeunes selon le type de contrat. Pour les CDI, on constate une différence positive seulement pour les titulaires du permis dans le groupe témoin. Une interprétation est qu'il existe un effet positif du permis sur la probabilité de trouver un emploi en CDI, mais que cet effet est compensé par le lock-in des individus de groupe test. Il sera intéressant de vérifier lors de la seconde enquête si cet effet est maintenu. On ne constate pas de telles différences pour les CDD. On peut en déduire que l'effet de lock-in s'exerce moins pour les titulaires du permis qui ont été aidés. Les contrats à durée déterminée sont plus faciles à décrocher que les CDI, et demandent donc moins d'intensité de recherche pour les demandeurs d'emploi. Pour le travail en intérim, il n'existe pas de différence significative entre groupe test et groupe témoin, ni au sein du groupe témoin. Seuls les titulaires du permis du groupe test sont significativement plus nombreux à travailler en intérim. On peut y voir là aussi un effet de lock-in. Les jeunes aidés ont dû réduire leur recherche d'emploi pour mieux préparer le passage de leur permis de conduire, ils se sont dirigés davantage à court terme vers l'intérim, qui d'une part permet un meilleur ajustement entre formation et emploi, et d'autre part réduit les coûts de recherche.

Tableau 11 : « Quel est le type de votre contrat de travail ? »

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
CDI			
Permis	7,14 %	15,04 %	0.0177
Non permis	8,42 %	8,67 %	0.8650
Proba critique	0.5201	0.0321	
CDD			
Permis	15,08 %	16,81 %	0.6740
Non permis	14,30 %	16,08 %	0.3434
Proba critique	0.7629	0.8450	
Intérim			
Permis	8,73 %	5,31 %	0.2575
Non permis	4,01 %	3,22 %	0.4169
Proba critique	0.0035	0.2613	

En outre, la durée du contrat de travail est plus longue pour les jeunes titulaires du permis et qui ont été aidés relativement à ceux qui n'ont pas leur permis de conduire, ce qui laisse suggérer que le permis rallonge la durée des contrats (tableau 12). Cependant cette constatation est à nuancer car ici les échantillons restent petits (néanmoins supérieurs à 30). Un examen plus approfondi sera possible lors de la deuxième enquête.

Tableau 12 : « Quelle est la durée de ce contrat ? (en mois) »

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
Permis	6,8	5,05	0.1436
Non permis	5,37	5,21	0.7703
Proba critique	0.0663	0.8596	

Les autres variables qui décrivent la situation d'emploi et les caractéristiques de la recherche d'emploi ne font pas apparaître de différences significatives entre les jeunes qui ont bénéficié de l'aide et ceux qui n'en ont pas bénéficié.

Des effets positifs sur l'intégration sociale des jeunes

La dernière partie du questionnaire était consacrée aux relations sociales des jeunes et à leur intégration sociale. Il y a ici aussi des résultats intéressants qui mériteraient d'être approfondis. On constate par exemple une différence significative dans la participation électorale des jeunes selon qu'ils ont été aidés ou non. Le taux de participation est de 5,4 point plus élevé pour les jeunes qui ont été aidés. Il s'agit ici des élections régionales de 2010. Malheureusement, on ne peut déterminer si cet écart est dû à un surcroît de participation de la part des jeunes qui ont reçu l'aide ou à une moindre participation des jeunes qui n'en n'ont pas bénéficié. Par ailleurs, on ne trouve pas de différences sur les comportements de participation associative.

Tableau 13 : Effet de l'aide à l'obtention du permis

Variable de contrôle	Test (N=991)	Témoin (N=824)	Différence	Student	Prob. critique
Participation élection	44,7%	39,3%	5,4%	2,32	0,02044
Membre association	15,1%	14,7%	0,5%	0,27	0,78779

Surligné en jaune : différences significatives à 5 %, en vert : à 10 %, non surlignés : non significatif

Une question portait sur les relations de couple, sur le fait que les jeunes fréquentent quelqu'un au moment de l'enquête et si oui, s'ils vivent ensemble. Les résultats sont reportés dans le tableau 14. Pour les deux items, l'effet du permis n'est pas le même pour les jeunes qui ont été aidés et ceux qui ne l'ont pas été. On constate que les jeunes qui sont aidés déclarent moins de relation de couple, avec ou

sans cohabitation, lorsqu'ils n'ont pas encore le permis. Une interprétation serait un effet de lock-in matrimonial : la mise en couple est immédiatement retardée par le fait de suivre un programme de formation exigeant, puis elle est favorisée une fois que le jeune sort avec succès du programme.

Tableau 14 : « Fréquentez-vous quelqu'un en ce moment, et si oui, vivez-vous dans le même logement que cette personne ? »

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
En relation			
Permis	60,71 %	58,41 %	0.6784
Non permis	53,28 %	58,13 %	0.0627
Proba critique	0.0402	0.9563	
Dans le même logement			
Permis	42,48 %	40,91 %	0.8295
Non permis	31,66 %	42,82 %	0.0010
Proba critique	0.0168	0.7710	

Conclusions

Au total, on constate à la fois des effets du dispositif d'aide spécifique et des effets du permis de conduire sur de nombreux aspects de la vie personnelle, professionnelle et sociale des jeunes en difficulté d'insertion. Le dispositif d'aide produit des effets très significatifs sur l'accès aux auto-écoles, la réussite au code, la réussite au permis et sur le fait de disposer d'un véhicule. L'effet est donc positif sur l'aptitude à la mobilité des jeunes. Sur les autres aspects, les effets ne sont pas univoques. L'apprentissage de la conduite s'apparente à une véritable formation professionnelle, et dans le cas présent, cette formation est suivie par des jeunes en difficulté d'insertion. En théorie, les effets d'une formation ne sont pas les mêmes avant (effet *ex ante*), pendant (effet de *lock-in*) et après (effet *ex post*). En analysant les résultats d'une enquête statistique réalisée en moyenne douze mois après l'entrée des jeunes dans l'expérimentation, les résultats semblent globalement dominés par des effets de Lock-in. Par exemple, le temps passé dans l'apprentissage du permis de conduire n'a pas été consacré à rechercher un emploi ou une autre formation.

Ces résultats plaident pour réexaminer de façon plus complète et plus approfondie les effets du dispositif d'aide avec davantage de recul temporel et en contrôlant par les mesures d'accompagnement effectivement réalisées par les structure au contact des jeunes. C'est l'objet des deux enquêtes programmés d'ici fin 2011.

Bibliographie

BERTRAND J-M. (2005), "Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire : étude et propositions", *Rapport parlementaire*, 115 p.

BOUGARD J., DUGUET E., L'HORTY Y. et SARI F. (2009), 22 études régionales sur les chances du sortir du chômage, *documents d'études de la DARES*.

BRUNET C. et LESUEUR J-Y. (2004), "Le Statut Résidentiel affecte-t-il la Durée de Chômage ? Une estimation micro-économétrique sur données françaises", *Revue Economique*, 55(3).

DUGUET E., GOUJARD A. et L'HORTY (2008), "Les inégalités territoriales d'accès à l'emploi : Une exploration à partir de sources administratives exhaustives", *Economie et Statistique*, n°415-416, 17-44.

DUGUET E., L'HORTY Y. et SARI F. (2009), "Sortir du chômage en Ile de France : disparités territoriales, spatial mismatch et ségrégation", *Revue Economique*, 60(4).

DUGUET E., L'HORTY Y., du PARQUET L., PETIT P. et SARI F., (2010), « Faut-il être mobile pour accéder à un emploi ? Les enseignements d'une expérimentation en région parisienne », Rapport pour l'Agence nationale pour la Cohésion Sociale et l'Egalité des chances (ACSé), Document de recherche de l'EPEE, Université d'Evry Val d'Essonne.

KAWABATA M. (2003), "Job Access an Employment among Low-Skilled Autoless Workers in US metropolitans Areas", *Environnement and Planning A*, 35, pp. 1651-1668.

HOLZER H., QUIGLEY J. et RAPHAEL S. (2003), "Public Transport and the Spatial Distribution of Minority Employment: Evidence from a Natural Experiment", *Journal of Policy Analysis and Management*, 22, pp. 365-387.

GURLEY T. et BRUCE D. (2005), "The effects of car access on employment outcomes for welfare recipients", [*Journal of Urban Economics*, 58 \(2\)](#), pp. 250-272.

L'HORTY Y. et PETIT P. (2011), « Evaluation aléatoire et expérimentations sociales », *Revue française d'Economie*, à paraître.

ONG P. (2002), "Car Ownership and Welfare-to-Work", *Journal of Policy Analysis and Management*, 21 (2), pp. 239-252.

RAPHAEL S. et RICE L. (2002), "Car Ownership, Employment and Earnings", *Journal of Urban Economics*, 52, pp. 109-130.

11-1. Les effets du lieu de résidence sur l'accès à l'emploi: Une expérience contrôlée sur des jeunes qualifiés en Ile-de-France

Yannick L'Horty, Emmanuel Duguet, Loïc du Parquet, Pascale Petit, Florent Sari

11-2. Comment développer les emplois favorables à la biodiversité en Ile-De-France ?

Jean de Beir, Céline Emond, Yannick L'Horty, Laëtitia Tuffery

11-3. Être mobile pour trouver un emploi ? Les enseignements d'une expérimentation en région parisienne

Loïc du Parquet, Emmanuel Duguet, Yannick L'Horty, Pascale Petit, Florent Sari

11-4. Ce que font les villes pour les ménages pauvres. Résultats d'une enquête nationale sur les communes de plus de 20 000 habitants

Denis Anne, Céline Emond, Yannick L'Horty

11-5. Discriminations à l'embauche des jeunes franciliens et intersectionnalité du sexe et de l'origine: Les résultats d'un testing

Pascale PETIT, Emmanuel DUGUET, Yannick L'HORTY, Loïc du PARQUET, Florent SARI

11-6. Les effets du bénévolat sur l'accès à l'emploi. Une expérience contrôlée sur des jeunes qualifiés d'Ile-de-France

Jonathan Bougard, Thomas Brodaty, Céline Emond, Yannick L'Horty, Loïc du Parquet et Pascale Petit

La Fédération TEPP

La Fédération de recherche CNRS **Travail, Emploi et Politiques Publiques (TEPP, FR n°3126)** réunit des centres de recherche en économie et sociologie :

- Le **Centre d'Etudes des Politiques Economiques de l'université d'Evry, EPEE**, Université d'Evry Val d'Essonne
- Le **Centre Pierre Naville, CPN**, Université d'Evry Val d'Essonne
- Le **Centre de Recherche en Economie et Management, CREM**, Université de Caen Basse Normandie et Université de Rennes 1
- **L'Equipe de Recherche sur les Marchés, l'Emploi et la Simulation, ERMES**, Université de Paris II Panthéon-Assas
- **L'Equipe de Recherche sur l'Utilisation des Données Temporelles en Economie, ERUDITE**, Université de Paris-Est Créteil et Université de Paris-Est Marne-la-Vallée
- Le **Groupe d'Analyse des Itinéraires et des Niveaux Salariaux, GAINS**, Université du Maine

La Fédération TEPP rassemble 150 chercheurs et enseignants-chercheurs, 140 doctorants et 40 chercheurs associés, qui étudient les mutations du travail et de l'emploi en relation avec les choix des entreprises et analysent les politiques publiques en mobilisant les nouvelles méthodes d'évaluation.