



**HAL**  
open science

## Faciliter la mobilité quotidienne des jeunes éloignés de l'emploi : une évaluation expérimentale

Denis Anne, Julie Le Gallo, Yannick L'Horty

### ► To cite this version:

Denis Anne, Julie Le Gallo, Yannick L'Horty. Faciliter la mobilité quotidienne des jeunes éloignés de l'emploi : une évaluation expérimentale. 2018. <halshs-01878452>

**HAL Id: halshs-01878452**

**<https://shs.hal.science/halshs-01878452v1>**

Preprint submitted on 21 Sep 2018

**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.



HAL Authorization



# ***RAPPORT DE RECHERCHE***

***N° 2018- 02***

**FACILITER LA MOBILITE QUOTIDIENNE DES JEUNES  
ELOIGNES DE L'EMPLOI :  
UNE EVALUATION EXPERIMENTALE**

---

DENIS ANNE, JULIE LE GALLO, YANNICK L'HORTY

[www.tepp.eu](http://www.tepp.eu)

TEPP - Travail, Emploi et Politiques Publiques - FR CNRS 3435

# Faciliter la mobilité quotidienne des jeunes éloignés de l'emploi : une évaluation expérimentale

Denis ANNE<sup>1</sup>  
Julie LE GALLO<sup>2</sup>  
Yannick L'HORTY<sup>3</sup>

*Décembre 2017*

## Résumé

La capacité de mobilité quotidienne des jeunes, en transport individuel ou collectif, est un facteur déterminant de leurs chances d'insertion professionnelle, en particulier pour les jeunes décrocheurs qui ont quitté le système scolaire sans accéder à une formation ou à un emploi, et pour qui la faible capacité de déplacement est un obstacle avéré à l'insertion professionnelle. Dans ces conditions, comment améliorer la mobilité de ces jeunes décrocheurs ? Dans cet article, nous présentons les résultats d'une évaluation d'impact par expérience contrôlée de seize dispositifs innovants ciblés sur ce public particulier. Portés par des associations locales ou nationales, ces dispositifs ont des contenus variés : diagnostic en matière de mobilité, formation à la mobilité dans le cadre d'ateliers, apprentissage de modes de transport alternatifs, mise à disposition de deux-roues, aides financières et accompagnement pour le passage du permis de conduire et pour l'acquisition d'un véhicule. La base de données expérimentale couvre 275 jeunes suivis entre août 2015 et décembre 2016. L'évaluation montre qu'une aide à la mobilité peut améliorer les chances d'accès à une formation et à un emploi. Toutefois, l'intensité des actions joue un rôle important. A trop faible dose, les aides à la mobilité peuvent même avoir un effet contre-productif sur l'insertion des jeunes. Pour qu'elles soient efficaces, ces aides gagnent à être intensives.

**Mots clés** : accès à l'emploi, mobilité, permis de conduire, expérience contrôlée

**Codes JEL** : C93, J16, J61, J71.

*Cette recherche a été financée par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse dans le cadre de l'appel à projets AP5 lancé en 2014 par le Ministère chargé de la jeunesse (projet ESSAIMAJE).*

---

<sup>1</sup> Université Paris-Est Marne-La Vallée, ERUDITE (EA 437), UPEC, UPEM, TEPP (FR 3435), F-77454, Marne-La-Vallée, France, [denis.anne@gmail.com](mailto:denis.anne@gmail.com)

<sup>2</sup> CESAER UMR1041 – AgroSup Dijon, INRA, Université de Bourgogne Franche-Comté, 26 Boulevard Petitjean F-21079 Dijon Cedex, [julie.le-gallo@agrosupdijon.fr](mailto:julie.le-gallo@agrosupdijon.fr)

<sup>3</sup> Université Paris-Est Marne-La Vallée, ERUDITE (EA 437), UPEC, UPEM, TEPP (FR 3435), F-77454, Marne-La-Vallée, France, [yannick.lhorty@univ-mlv.fr](mailto:yannick.lhorty@univ-mlv.fr)

## Introduction

En dépit d'évolutions démographiques favorables et des progrès des systèmes éducatifs, le chômage des jeunes demeure une préoccupation majeure dans la plupart des pays développés. Amplifiées par la crise, les difficultés du passage de l'école à l'emploi se posent de façon exacerbée pour les jeunes les plus défavorisés qui ont quitté le système éducatif sans parvenir à accéder à un emploi. Selon l'OCDE, la part des jeunes sans emploi et en dehors du système d'éducation et de formation augmente en France depuis la fin des années 2000. Elle était de 14% en 2008 et atteint un pic de plus de 16.9 % en 2012. Alors que ce taux a baissé dans de nombreux pays de l'Union européenne depuis 2013, il n'a pas encore reculé et reste élevé en France (16,6 % en 2015). On y dénombre ainsi 1.8 million de jeunes sans emploi et sortis du système éducatif <sup>4</sup> en 2015, soit près de 270 000 de plus qu'en 2008.

La littérature économique sur les causes du chômage des jeunes met en avant deux types de déterminants correspondant à deux ensembles de politiques publiques. D'un côté, des travaux soulignent l'influence des caractéristiques personnelles des jeunes, tel que les défauts de la formation initiale, le manque d'expérience, le rôle des capacités cognitives et non cognitives... La persistance d'un nombre élevé de jeunes sans emploi est associée à l'ampleur du décrochage scolaire, c'est-à-dire à la part de jeunes qui ne parviennent pas à terminer le second cycle de l'enseignement secondaire. Cette part est en France de 14,5 %, ce qui est à peine en dessous de la moyenne des pays de l'OCDE, et beaucoup plus élevé que la Corée du sud (2%), les États-Unis et la Suisse (9%), ou l'Autriche (10%) (OCDE, 2016). Ces données suggèrent de développer des politiques ciblées sur les jeunes, principalement dans le cadre de changements dans les contenus et les pratiques éducatives, au travers d'actions de tutorat et dans le cadre de formations professionnelles ciblées sur les besoins des jeunes (pour une synthèse voir, par exemple, Eichhorst *et al.*, 2015). Une deuxième approche met en avant les difficultés des jeunes à accéder à l'emploi et cible le rôle des institutions du marché du travail telles que le salaire minimum, la protection de l'emploi pour les emplois réguliers ou encore le système de négociation salariale. Elle suggère d'adapter ces institutions afin de promouvoir l'inclusion des jeunes travailleurs (pour un survol, voir Banerji *et al.*, 2014). Parfois, les deux approches sont combinées au sein d'un même ensemble de recommandations (Cahuc *et al.* 2013; Carcillo *et al.*, 2015).

Dans cette littérature, les problèmes de mobilité ne sont pas ou peu mentionnés. Nous nous focalisons ici sur la capacité de mobilité quotidienne à travers l'accès à un moyen de transport, qu'il s'agisse d'un véhicule personnel ou d'un transport collectif <sup>5</sup>. Les jeunes peuvent être victimes d'un manque de mobilité parce qu'ils n'ont pas encore de permis de conduire et / ou n'ont pas accès aux transports individuels ou collectifs, en raison de contraintes financières ou de distance aux infrastructures de transports. Cependant, la capacité de se déplacer quotidiennement dans l'espace, de façon autonome, peut jouer un

---

<sup>4</sup> Ces jeunes forment la catégorie des NEET (*Neither in Employment, in Education nor in Training*) qui constitue une cible de politiques publiques depuis la fin des années 1990 (voir Bynner et Parsons, 2002 ; Eurofound, 2012).

<sup>5</sup> Nous ne voulons pas ici minorer les problèmes posés par les autres dimensions de la mobilité géographique, notamment la mobilité résidentielle qui peut être utilement encouragée, mais nous avons fait le choix de nous concentrer sur la thématique moins étudiée de la mobilité quotidienne. Pour un état des lieux de l'ensemble des questions de mobilités du point de vue de l'évaluation des politiques publiques, voir le rapport IGF-IGAS de Amara *et al.* (2016).

rôle majeur dans la transition entre l'école et le travail. Elle peut conditionner l'accès à la formation tout autant que l'accès à l'emploi.

Cet effet positif de la mobilité est souligné par la littérature théorique sur la recherche d'emploi, pour laquelle une mobilité insuffisante complique le processus de recherche d'emploi et diminue les chances de quitter le chômage. La faible mobilité allonge les distances entre le lieu de résidence et le lieu de travail et équivaut donc à un renforcement du *spatial mismatch* sur le marché du travail (Kain, 1968). Du point de vue du travailleur, une faible mobilité entraîne une recherche d'emploi plus longue et plus coûteuse (Rogers, 1997; Immergluk, 1998; Wasmer et Zenou, 2002). Du point de vue de l'entreprise, les employeurs préféreront un salarié mobile car il / elle sera en mesure d'exercer un effort plus important dans son travail (Wasmer et Zenou, 2002) alors qu'un travailleur trop peu mobile s'expose à des retards ou à de l'absentéisme (van Ommeren *et al.*, 2011).

Il existe donc un contraste assez net entre la littérature sur le chômage des jeunes qui accorde peu ou pas de place à la mobilité quotidienne et la littérature sur l'hypothèse d'inadéquation spatiale qui souligne le rôle majeur joué par les problèmes de distance et de mobilité sur le marché du travail, en se concentrant souvent sur des groupes défavorisés résidant dans des zones éloignées de l'emploi (par exemple, Holzer *et al.*, 2003). L'originalité de notre recherche est de d'évaluer l'impact des problèmes de mobilité sur la capacité d'insertion des jeunes à l'aide d'une expérience contrôlée. L'amélioration de l'accès à la mobilité quotidienne pour les jeunes favorise-t-elle leur insertion économique et sociale? Quels seraient les effets d'une plus grande mobilité sur l'emploi des jeunes? Est-il pertinent d'aider les jeunes à passer le permis de conduire ou à accéder aux transports publics? Si c'est le cas, comment faire? Il ne s'agit pas de questions faciles: Les jeunes n'ont-ils pas d'emploi parce qu'ils n'ont pas accès à un moyen de transport, ou n'ont-ils pas accès à un moyen de transport en raison de contraintes financières ou de manque de motivation liés à leur statut de chômage? L'identification précise des effets de la capacité de mobilité sur l'emploi bute sur un problème de causalité inverse aboutissant à un biais d'endogénéité.

Dans cet article, nous présentons les résultats d'une évaluation d'impact de seize dispositifs innovants d'aide à la mobilité ciblés sur le public des jeunes en difficulté d'insertion, éloignés à la fois de l'école, de la formation et de l'emploi. Portés par des associations locales ou nationales, ces dispositifs d'accompagnement des jeunes ont des contenus variés: diagnostic en matière de mobilité, formation à la mobilité dans le cadre d'ateliers, apprentissage concret de modes de transport alternatifs, mise à disposition de deux-roues, aides financières et accompagnement pour le passage du permis de conduire et pour l'acquisition d'un véhicule. On s'appuie sur une évaluation expérimentale de ces actions, qui consiste à comparer la situation d'un groupe de jeunes aidés avec celle d'un groupe de jeunes non aidés, constitués par assignation aléatoire à partir d'une liste de jeunes volontaires. Cette évaluation nous permet de mesurer l'effet spécifique des aides à la mobilité sur plusieurs variables de résultat: accès à la formation et à l'emploi, mais aussi mobilité géographique et activité sociale des jeunes. La base de données expérimentale couvre 275 jeunes suivis entre octobre 2015 et décembre 2016.

La première section présente un rapide survol de la littérature sur les liens entre mobilité et accès à l'emploi et sur les enjeux de cette thématique. La section suivante décrit les programmes évalués et le protocole expérimental mis en place. La troisième section donne les principaux résultats de l'évaluation.

## Mobilité et accès à l'emploi des jeunes : un survol

La capacité à être mobile de façon autonome dans l'espace conditionne à plus d'un titre l'accès à l'emploi. D'une part, elle délimite le périmètre physique d'une recherche d'emploi qui nécessite des déplacements pour participer à des entretiens d'embauche. D'autre part, elle peut constituer un prérequis pour l'accès à des postes de travail qui sollicitent cette capacité dans l'exercice même de la profession, ou, plus fréquemment encore, pour commuter entre le lieu de travail et le domicile. Une distance excessive entre le lieu de résidence et la localisation des emplois constitue ainsi un facteur de sur-exposition au chômage. Ce phénomène est connu dans la littérature internationale sous le nom de *spatial mismatch*, depuis le travail fondateur de John Kain publié en 1968 dans le *Quarterly Journal of Economics*.

### Les fondements du *spatial mismatch*

Depuis ce travail fondateur, de nombreuses études ont montré qu'une faible mobilité réduit le niveau d'information des travailleurs potentiels, qu'elle augmente les coûts et la durée de la recherche d'emploi (Rogers, 1997; Immergluk 1998; Wasmer et Zenou, 2006). Elle réduit également la probabilité d'obtenir un emploi. Les coûts de déplacement pour les travailleurs s'en trouvent accrus (Zax et Kain, 1996) et du point de vue de l'employeur, le fait qu'un candidat vienne de loin augmente les risques que celui-ci connaisse des retards et des difficultés de transport pour se rendre sur son lieu de travail ou soit moins souple quant à l'organisation de son planning. Van Ommeren et Gutiérrez-i-Puigarnau (2011) estiment ainsi, sur données allemandes, que si aucun travailleur ne supportait de coûts de transport, l'absentéisme serait réduit de 15 à 20%. Il suffit d'ailleurs que les employeurs craignent un tel effet pour qu'apparaissent à l'encontre des travailleurs éloignés une discrimination statistique « à la Arrow »<sup>6</sup>.

Plusieurs études empiriques ont souligné que les groupes les plus vulnérables sont les plus pénalisés par le coût élevé des transports publics et privés. L'utilisation d'une voiture peut augmenter à la fois les chances d'être employé(e) et la qualité du travail mesurée par le nombre d'heures travaillées ou le niveau de salaire (Raphael et Rice, 2002) et les salaires (Gurley et Bruce, 2005). Cet effet est particulièrement marqué pour les personnes les plus éloignées de l'emploi, en particulier les bénéficiaires du revenu minimum (Ong, 2002; Blumenberg et Hess, 2003). À l'inverse, le manque d'accès aux transports publics et aux véhicules privés détériore la situation sur le marché du travail, en particulier pour ceux qui vivent dans les quartiers les plus démunis (Kawabata, 2003; Ong et Miller, 2005).

Le *spatial mismatch* concerne donc tous les publics et toutes les professions, mais il prend une acuité particulière dans le cas des jeunes en difficulté d'insertion. Pour ces jeunes peu diplômés et qui ont peu d'expérience professionnelle, l'aptitude à la mobilité joue un rôle amplifié. Les emplois qui requièrent cette aptitude sont sur représentés dans les professions accessibles aux travailleurs les moins qualifiés. C'est le cas des métiers du transport, des

---

<sup>6</sup> Arrow (1973) explique la discrimination opérée par des employeurs vis-à-vis de certaines catégories de population auxquelles ils attribuent – à tort ou à raison – une caractéristique coûteuse en moyenne. Il est alors rationnel de discriminer des individus dont on ne connaît pas la productivité individuelle à partir de la caractéristique moyenne du groupe auquel ils appartiennent.

professions du bâtiment ou encore des métiers du nettoyage et des services à la personne où le salarié partage son temps quotidien entre plusieurs lieux de travail dispersés dans l'espace. Améliorer son employabilité suppose d'accéder à une formation ce qui pose à nouveau la question de l'aptitude à la mobilité spatiale. Lorsque, de surcroît, ces jeunes habitent dans des zones rurales ou péri-urbaines éloignées des centres d'emploi et de formation, la distance physique forme alors un obstacle infranchissable dans un parcours d'insertion. Pour les jeunes en difficultés d'insertion, *a fortiori* lorsque qu'ils résident dans des territoires enclavés, la mobilité spatiale est une condition pour la mobilité sociale.

### **Obstacles à la mobilité**

Pourquoi les personnes confrontées à ce *spatial mismatch* ne se rapprochent-elles pas des opportunités d'emploi ? La littérature est également riche d'explications sur les causes du maintien de l'éloignement géographique : pression foncière sur les loyers dans les zones plus proches des bassins d'emploi (depuis le travail fondateur d'Alonso, 1964), insuffisance ou mauvaise qualité des infrastructures de transports individuels ou collectifs (voir par exemple L'Horty et Sari, 2013), discriminations dans l'accès au logement dans certains quartiers (Brueckner et Zenou, 2003) ... Ces différents facteurs tendent à concentrer dans certains quartiers ou certaines zones géographiquement éloignées de l'emploi, les populations qui en sont par ailleurs les plus éloignées du point de vue de la formation, de la qualification, des caractéristiques socio-culturelles, voire ethno- raciales... De nombreux travaux ont ainsi pointé l'existence d'une ségrégation géographique (Galster 2012), elle-même amplifiée et renforcée par des effets de voisinage, de pairs et de réseaux. On a ainsi montré que la concentration dans certains quartiers de familles en difficulté réduit les performances scolaires des enfants de ces familles (Goux et Morin, 2007) et l'acquisition de capital humain (Borjas, 1995). La connaissance et le recours à des aides sociales destinées à ces populations défavorisées sont également influencés par ces effets de réseau (Terracol, 2002), y compris dans le domaine des transports (Anne et Chareyron, 2017).

Pour lutter contre ces inégalités spatiales dans l'accès à l'emploi, deux grands types d'actions publiques peuvent être envisagées. On peut tout d'abord rapprocher les emplois des personnes en subventionnant la création d'emplois dans les quartiers en difficulté. On peut aussi rapprocher les personnes des emplois, en encourageant leur mobilité. En France, depuis les années quatre-vingt, c'est la première voie qui est suivie dans le cadre de la politique de la ville, dont de nombreuses actions ont cherché à repérer les quartiers ou communes en difficultés et à y adapter des mesures spécifiques de soutien à la création d'emploi local : politiques d'éducation prioritaire, d'accès aux services publics, de développement économique et de l'emploi (pour une synthèse, L'Horty et Morin, 2016)... L'action publique a consisté à favoriser l'implantation d'entreprises dans ces quartiers prioritaires grâce à des exonérations fiscales au sein de zones franches urbaines (ZFU) ou à des aides à l'emploi et à l'investissement au sein de zones d'aide à finalité régionale (AFR). Une clause sociale est également mobilisable sur les marchés publics, imposant un certain nombre d'emplois locaux ou sociaux. Cependant, le bilan de ces politiques est décevant : l'effet sur l'emploi des ZFU est faible et peu durable, si l'on suit Givord, Quantin et Trevien (2012) ou encore Gobillon, Magnac et Selod (2012). Il génère également d'importants effets de déplacement de l'emploi (Mayneris, 2017). Le nombre élevé des quartiers prioritaires bénéficiant d'aides spécifiques amène à une certaine dilution des montants distribués : au final, le montant par habitant du budget de la politique de la ville n'est que de 91€ selon Carcillo, Huillery et L'Horty (2017). En outre, la définition même de quartiers prioritaires

risque d'entraîner un effet de stigmatisation défavorable à l'emploi des personnes qui y résident. Bunel *et al.* (2016) montrent ainsi grâce à un testing expérimental que le fait de résider dans un quartier défavorisé réduit la probabilité d'embauche, indépendamment de la distance à l'emploi.

### **Les enseignements de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir »**

Face à ce bilan mitigé, il est souhaitable d'explorer l'autre option qui est de favoriser l'accès à l'emploi en améliorant la mobilité des personnes. L'effet positif d'un supplément de mobilité sur l'emploi et le salaire est bien documenté par la littérature, que ce soit pour l'usage d'un moyen de transport individuel comme l'automobile (Raphael et Rice, 2002, Gurley et Bruce, 2005) ou le meilleur accès au réseau de transport en commun (Kawabata, 2003). On peut de surcroît espérer une efficacité particulière de ce type de politique vis-à-vis des NEET (*Not in Education, Employment or Training*), puisque les études convergent pour indiquer que les personnes les plus défavorisées sont celles qui profitent le plus de cet effet positif (Ong 2002 ; Blumenberg et Hess, 2003 ; Ong et Miller 2005).

La solution serait donc de faciliter l'accès des jeunes à un moyen de transport. Cependant, il est difficile en France pour des jeunes qui ne travaillent pas de financer l'acquisition d'un véhicule et le coût du passage d'un permis de conduire. Au-delà de l'obstacle financier, la difficulté du passage du permis de conduire est un obstacle réel pour ces jeunes. C'est l'un des résultats de l'évaluation des « 10 000 permis pour réussir » (Le Gallo *et al.*, 2017). Cette expérimentation, lancée en 2009 par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse, a consisté à proposer une subvention d'un montant de 1000 € et un dispositif d'accompagnement à des jeunes en difficulté d'insertion pour les aider à passer le permis de conduire. Les expérimentateurs étaient des missions locales, des collectivités territoriales et des auto-écoles associatives. L'évaluation a montré que l'aide accordée aux jeunes produit un effet assez net sur leurs chances de réussite au permis de conduire. Le taux d'obtention du permis de conduire est de 25,2 % à 12 mois pour les jeunes bénéficiaires de l'aide et de 44,8 % à 24 mois, contre 13,6 % et 29,8 % dans le groupe témoin (tableau 1). Il varie ainsi du simple au double entre les jeunes aidés et les autres au bout d'un an. Cette différence significative peut être attribuée à l'impact causal de l'aide au permis qui produit effectivement un effet très net sur les chances de réussir le permis de conduire. La subvention et l'accompagnement produisent également des effets importants sur les chances de réussir le code et sur celles de disposer finalement d'un véhicule. On peut cependant noter que, dans l'absolu, ces chances restent faibles, surtout si l'on considère le fait que tous ces jeunes souhaitent passer le permis de conduire et se sont portés volontaires pour participer à une expérimentation visant à les aider à l'obtenir. Deux ans après l'entrée dans le dispositif, alors qu'ils ont tous le projet de réussir le permis de conduire et qu'ils bénéficient d'une aide financière et d'un accompagnement, un jeune sur trois n'a pas réussi le code, plus d'un jeune sur deux n'a pas réussi à obtenir le permis de conduire et près de deux jeunes sur trois n'ont pas encore de véhicule. Ces ordres de grandeur illustrent la grande difficulté que représente pour les jeunes en difficulté d'insertion l'accès à la mobilité routière en France.

**Tableau 1. Les effets de l'aide aux jeunes dans l'accès à l'autonomie routière**  
*Effets à un an*

	Jeunes aidés	Jeunes non aidés	Différence	Student
A obtenu le code	<b>53 %</b>	<b>34,2 %</b>	18,8**	8.2
A obtenu le permis	<b>25,2 %</b>	<b>13,6 %</b>	11,6**	6.35
Dispose d'une voiture	<b>16,3 %</b>	<b>9,9 %</b>	6,4**	4.09

*Effets à deux ans*

	Jeunes aidés	Jeunes non aidés	Différence	Student
A obtenu le code	<b>66 %</b>	<b>47,2 %</b>	18,8**	8.01
A obtenu le permis	<b>44.8 %</b>	<b>29,8 %</b>	15**	6.5
Dispose d'une voiture	<b>34.5 %</b>	<b>21.6 %</b>	12.95**	6.11

Source : Expérimentation « 10 000 permis pour réussir », (Le Gallo *et al.*, 2017)

Lecture : 12 mois après leur entrée dans le dispositif, 53 % des jeunes bénéficiaires de l'aide avaient obtenu leur code, contre 34,2 % pour les non bénéficiaires. La différence est de 18,8 points de pourcentages et est significative au seuil de 1 % compte tenu de la valeur du *T* de Student.

\*: significatif au seuil de 10 %

\*\* : significatif au seuil de 5 %

Même lorsqu'ils sont volontaires, aidés financièrement et accompagnés par des structures dédiées, moins d'un jeune sur deux parvient à valider les épreuves théoriques et pratiques du permis B1 au bout de deux années de tentatives. Le passage du permis est probablement le plus difficile pour les personnes qui en ont le plus besoin. En effet, l'évaluation indique bien que l'acquisition du permis de conduire exerce bien, *in fine*, un impact positif sur les trajectoires d'insertion des jeunes, à la fois sur leur situation d'emploi et sur leur autonomie de logement (Le Gallo *et al.*, 2017). Elle conclut cependant à un effet initialement négatif sur la recherche d'emploi, la première année. Cet effet initial peut s'expliquer par le temps et l'énergie nécessaires pour préparer l'examen du permis de conduire. Le fait de passer le permis de conduire s'apparente à un investissement en capital humain, dans une formation à la fois longue et coûteuse, qui entraîne un coût d'opportunité pour le jeune, réduisant la disponibilité nécessaire pour rechercher un emploi ou une autre formation. Ce n'est qu'une fois cet investissement réalisé que les jeunes bénéficiaires de l'aide voient leurs chances d'insertion professionnelle s'améliorer. On retrouve un effet de *lock-in* à court terme déjà observé en étudiant le lien entre formation et accès à l'emploi (Crépon *et al.*, 2012 entre autres)

Ces résultats vont dans le même sens que ceux de l'étude d'Avrillier, Hivert et Kramarz (2010) qui utilisait la suppression du service militaire obligatoire en 1997 pour évaluer les effets du permis de conduire sur l'accès à l'emploi. Alors que beaucoup de jeunes hommes passaient leur permis de conduire dans le cadre de leur service militaire, cette possibilité disparaît avec la réforme de 1997 ce qui entraîne un choc d'offre négatif du côté des jeunes travailleurs dont les capacités à la mobilité sont moindres après la réforme et un choc de demande positif pour les auto-écoles. Côté offre, les estimations, sans être complètement conclusives, suggèrent que la possession du permis de conduire a bien un effet positif sur l'emploi et que de ce point de vue la réforme de 1997 a bien eu des effets négatifs. Pour autant, au travers du choc de demande, les auteurs indiquent que la suppression du service militaire aurait constitué une « véritable manne » pour le secteur protégé et fortement régulé de la préparation au permis de conduire. Elle aurait allongé les files d'attente, augmenté les prix et les profits des auto-écoles, sans véritablement augmenter le nombre de passages de permis de conduire.

Pour limiter les effets négatifs du passage d'un permis automobile, une solution est l'apprentissage d'une mobilité routière plus légère, à deux roues au lieu de quatre, en utilisant un vélo ou avec le passage dès 14 ans d'un permis AM (correspondant à l'ancien BSR, autorisant la conduite d'un deux roues d'une cylindrée strictement inférieure à 50 cm<sup>3</sup>), puis d'un permis A1 à partir de 16 ans (permettant de conduire une moto légère d'une puissance de moins de 125 cm<sup>3</sup>) et A2 après 18 ans. Cependant, si la solution du deux roues présente des avantages certains en milieu urbain dense, elle ne garantit pas toujours une autonomie routière suffisante en zone rurale ou périurbaine et, surtout, elle implique pour les jeunes une surexposition aux risques d'accidents de la route. Selon la prévention routière, la route constitue la première cause de mortalité des jeunes adultes qui y risquent deux fois plus leur vie que le reste de la population : en 2013, les jeunes de 18 à 24 ans représentent 9 % de la population mais 19,5% des tués et près de 19% des blessés hospitalisés.

### **Quelles aides sont les plus efficaces ?**

Le coût et l'investissement nécessaires pour obtenir le permis de conduire ne sont pas les seuls obstacles à la mobilité des jeunes. De nombreux travaux (par exemple, Church et al., 2000) montrent qu'au-delà de la pauvreté, l'exclusion sociale provient de la perte de la capacité à se connecter aux emplois, services, équipements, infrastructures..., bref à participer à la vie sociale. Cet éloignement est bien sûr géographique (mobilité) mais aussi économique (contrainte monétaire), social (en termes de sociabilité notamment) psychologique (craintes vis-à-vis des déplacements) et cognitif (repérage dans l'espace entre autres).

En conséquence, on peut utiliser plusieurs leviers pour améliorer la mobilité. Il ne s'agit pas uniquement d'aider au passage de tel ou tel permis de conduire, de lever des obstacles matériels dans l'accès à la mobilité ou de sensibiliser aux dangers de la route. Il s'agit aussi de lever les multiples obstacles immatériels à la mobilité qui peuvent être cognitifs ou non. Les jeunes peuvent ne pas connaître l'existence de territoires et d'opportunités éloignés de leur domicile, selon une logique de carte mentale parcellaire, et/ou l'existence de moyens de transport permettant de s'y rendre. L'accompagnement consiste alors à apporter des ressources permettant d'améliorer la connaissance des possibilités de mobilité. Il s'agit alors de compenser le déficit de compétence qui fait obstacle à la mobilité au niveau individuel, si l'on suit les travaux des sociologues experts de la mobilité (Le Breton, 2005 ; Orfeuil et Ripoll, 2015). Les jeunes peuvent aussi ne pas percevoir l'intérêt même de la mobilité ou ne pas être ouverts à la mobilité : l'accompagnement suppose alors un travail plus approfondi avec les jeunes. L'apprentissage d'une mobilité autonome peut en outre constituer un ressort puissant de motivation du jeune dans son parcours d'insertion. Cette insertion doit être appréhendée non seulement dans sa dimension spatiale (mobilité) et professionnelle, mais également sociale (sociabilité, participation à des associations...).

Si plusieurs types d'actions peuvent être menées pour améliorer la mobilité des jeunes, il semble possible de savoir lesquelles sont les plus efficaces au vu des objectifs recherchés. Vaut-il mieux un investissement massif dans une direction particulière ou des programmes s'attaquant à tous les obstacles rencontrés par les personnes ? En s'intéressant à l'insertion sociale et professionnelle et non à la mobilité, Mawn et al. (2017) ont ainsi réalisé une méta-analyse de 18 études étudiant des politiques en faveur de jeunes *NEETs*. Ils concluent que les programmes multi-composants et intenses en termes de durée sont les plus efficaces en termes d'accès à l'emploi.

Ce résultat confirme l'intuition selon laquelle une politique plus intense a plus de chance d'être plus efficace. Les outils économétriques pour étudier l'effet « dose-réponse » d'une politique se sont enrichis depuis plusieurs années (voir par exemple Angrist et Imbens, 1995). Des confirmations ont été obtenues dans différents domaines. Duflo (2001) montre ainsi à partir d'une expérience naturelle sur données indonésiennes que chaque école supplémentaire construite dans une région augmente le niveau d'éducation et le revenu futur : plus le nombre d'écoles supplémentaires est élevé et plus l'effet est important. Kluve et al. (2007) étudient en Allemagne l'effet de la durée d'une formation sur l'accès à l'emploi. Ils montrent que la probabilité d'emploi croît quand la durée de la formation s'allonge jusqu'au cent-vingtième jour pour stagner à partir du cinquième mois et même peut-être diminuer pour les durées très longues (au-delà de 300 jours).

Dans ce contexte, l'originalité de notre article est d'étudier le lien entre intensité et efficacité des aides dans le domaine de la mobilité des jeunes. Nous nous appuyons sur une évaluation expérimentale portant sur seize programmes différents d'aide à la mobilité des jeunes. Ces programmes ont été sélectionnés par le Fonds d'expérimentation pour la jeunesse dans le cadre de l'appel à projet « Mobilité et Accès des Jeunes à l'Emploi » (MAJE) lancé en 2015.

## **Evaluer seize actions innovantes plus ou moins intenses**

La distinction selon l'intensité du traitement est complexe car les actions sélectionnées par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse sont diversifiées sur plusieurs aspects. Tout d'abord, elles sont déployées sur des territoires variés<sup>7</sup>, où la problématique de la mobilité se pose de manière très différente (zones urbaines denses, péri-urbain mal desservi par les transports collectifs, zone rurale, montagne ...). Ensuite, ces actions sont portées par des structures d'ancienneté et d'organisation différentes : réseau de missions locales, fédérations d'associations, auto-école sociale, régies de quartier, ...

Les types d'aides proposés sont également diversifiés. L'aide minimale consiste à établir un diagnostic mobilité, une sorte de bilan individuel de compétences en matière d'aptitude à la mobilité. Au-delà, les structures proposent de développer ces compétences dans le cadre d'ateliers-mobilité qui prennent la forme de sessions de formation. D'autres ouvrent l'accès à des moyens de transport alternatifs, avec la location ou la mise à disposition de véhicules, du vélo à la voiture, en passant par les scooters. Certaines structures proposent des formations au code et des heures de conduite supervisées. Les aides prennent aussi la forme d'aides à l'achat de véhicules ou d'aides financières à la mobilité. On peut réunir tous ces dispositifs dans trois grandes rubriques : les actions d'information ou de sensibilisation à la problématique des transports (diagnostics mobilité, informations sur la mobilité...); les actions de formation spécifiques (permis de conduire des deux-roues ou des voitures); enfin, les aides matérielles et financières qui financent l'achat d'un moyen de transport individuel, un soutien aux frais d'entretien et de réparation et/ou la mise à disposition de moyens de transport individuels ou collectifs.

---

<sup>7</sup> Les périmètres d'intervention sont de tailles variables : la France entière, une région (Aquitaine, Rhône-Alpes), un département (Hérault, Hautes-Pyrénées, Seine-Saint-Denis), un groupement de communes (l'Avesnois), une ville (Besançon, Brest, Chambéry, Limoges, Montauban, Reims, Strasbourg, Tours).

A partir d'une étude qualitative des aides proposées, nous avons regroupé les structures expérimentatrices selon deux niveaux d'intensité de traitement : faible ou intermédiaire. Les diagnostics mobilité ou les ateliers collectifs de sensibilisation sur une ou deux demi-journées constituent les actions d'intensité faible, tandis que les formations au permis de conduire ou les aides matérielles fournissant l'accès à un moyen de transport individuel pour une durée dépassant plusieurs jours sont d'intensité moyenne. Dans les seize actions, nous n'avons pas d'exemple d'actions de forte intensité, à l'image des aides au permis de conduire qui étaient proposées dans l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir », ou encore de l'accompagnement intensif au passage du permis de conduire qui est proposé dans le cadre du Service Militaire Volontaire, tel qu'il est expérimenté en France métropolitaine depuis 2015.

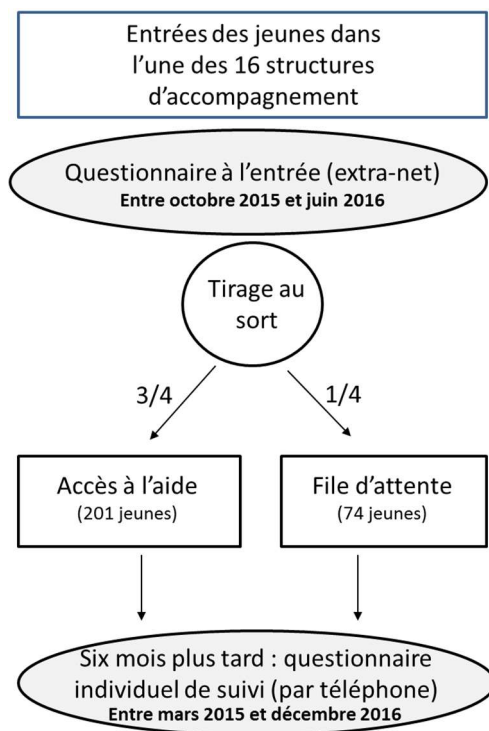
L'objectif de l'évaluation quantitative est de mesurer l'effet causal de ces expérimentations sur les bénéficiaires. Le protocole s'inscrit dans le champ des évaluations d'impact avec assignation aléatoire des tests et témoins, tel qu'il est par exemple décrit par L'Horty et Petit (2011) et il reprend en grande partie celui des « 10 000 permis pour réussir » (Le Gallo *et al.*, 2017). Cependant, nous ne pouvons pas éliminer un biais potentiel de sélection initial : les jeunes répartis dans le groupe témoin et le groupe test sont ceux qui se sont tournés ou ont été orientés vers les différentes structures. Nous ne disposons pas d'information sur les « never-taker » et l'évaluation porte sur des jeunes conscients de leurs problèmes de mobilité et soucieux de les réduire. Pour autant, cela n'empêche pas l'expérimentation de remplir l'objectif de l'évaluation, à savoir de mesurer l'efficacité de ces mesures d'aide à la mobilité.

Une période d'évaluation d'une durée de neuf mois a été proposée aux porteurs de projet, d'octobre 2015 à juin 2016, pendant laquelle des contraintes spécifiques ont été supportées par les expérimentateurs. Durant cette période, les jeunes n'ont pas eu un accès automatique aux dispositifs. Une partie d'entre eux a été orientée sur une file d'attente, suite à un tirage au sort<sup>8</sup> (avec une probabilité de  $\frac{1}{4}$  d'être en file d'attente, comme dans le protocole des « 10 000 permis »). Les groupes test et témoin ainsi constitués ont été enquêtés dans les mêmes termes à leur entrée dans le dispositif et six mois après, afin de connaître l'évolution de leur situation, tant vis-à-vis de l'emploi, de la formation, que de la mobilité, de la sociabilité et des activités sociales. La première enquête a lieu sur site, par l'intermédiaire d'un extranet qui a été conçu pour l'expérimentation. La deuxième enquête a eu lieu par téléphone. La figure 1 décrit de façon synthétique ce protocole d'évaluation.

---

<sup>8</sup> Le tirage au sort a été réalisé au niveau de chaque structure. Tout au long des neuf mois pendant lesquels les contraintes de l'évaluation s'imposaient aux expérimentateurs, pour chaque groupe de quatre jeunes proposés par un porteur de projet, nous avons déterminé dans un délai de moins d'une semaine l'identité de trois jeunes aidés et celle d'un jeune non aidé, orienté sur une file d'attente.

**Figure 1. Le protocole de l'évaluation**



Les flux de jeunes passés par les différentes structures ont été inférieurs aux prévisions et n'ont permis au final de suivre que 275 personnes réparties entre 74 témoins (27%) et 201 tests (73%). Ces effectifs sont relativement faibles et ne permettent de détecter que de fortes différences entre tests et témoins. Ainsi, avec de tels effectifs, en se donnant une puissance de test de 80 %, si une statistique est de 50 % dans le groupe test, elle devra être supérieure à 63,5 % ou inférieure à 36,5 % dans le groupe témoin pour pouvoir être considérée comme statistiquement différente dans les deux groupes, avec un seuil de risque d'erreur de 10 %. Pour l'interprétation des résultats, il faudra donc garder à l'esprit que certains effets réels pourraient être masqués et apparaître comme non significatifs du fait du petit nombre d'observations. En revanche, si malgré ce faible effectif des résultats significatifs ressortent, cela suggèrera des effets importants sur les trajectoires des jeunes.

## Les vertus d'un accompagnement intensif

Nous sommes en mesure d'évaluer très simplement l'effet causal du passage par l'une des structures d'accompagnement. Dans un cadre expérimental, l'effet du traitement peut en effet être obtenu par une simple comparaison des moyennes des variables de résultats entre les jeunes du groupe test et ceux du groupe témoin, qui ont été sélectionnés par tirage au sort. Pour tenir compte des différences de taille entre les deux échantillons de test (3 sur 4) et de témoins (1 sur 4), nous avons retenu des tests de comparaison de moyenne avec variance inégale, ou tests *t* de Welch. Le test *t* de Welch est une adaptation du test *t* de Student qui peut être utilisé pour tester statistiquement l'hypothèse d'égalité de deux moyennes avec deux échantillons de variances inégales. Nous avons également effectué des régressions, qui reviennent à effectuer un test de comparaison de moyenne sous l'hypothèse d'égalité des variances, sans que les résultats soient qualitativement modifiés.

## **Les deux échantillons sont équilibrés**

La première étape consiste à vérifier que les deux échantillons sont bien équilibrés avant traitement et elle s'avère importante s'agissant d'échantillons de petite taille. Pour cela, nous effectuons systématiquement des tests *t* de Welch dont une sélection de résultats <sup>9</sup> est reportée dans le tableau en annexe. Les différences statistiquement significatives correspondent aux variables dont la probabilité critique est inférieure à 0,10 dans la dernière colonne. Ce n'est le cas d'aucune des variables. Il n'y a pas de différence significative dans la composition des deux échantillons selon l'âge, le sexe, la nationalité ou le niveau de diplôme. Il n'y a pas non plus de différences significatives du point de vue des revenus et de la situation d'emploi ou de chômage. De même, on ne distingue pas d'écart significatif au seuil de 10 % du point de vue de la situation de logement et selon différents indicateurs renseignant la capacité de mobilité des jeunes. Ces résultats indiquent que le tirage au sort a permis de constituer deux échantillons équilibrés de jeunes parfaitement comparables avant le démarrage de l'expérimentation, ce qui est satisfaisant.

Les jeunes bénéficiaires de l'accompagnement ont en moyenne 22 ans, ils ont de faibles revenus, ils sont majoritairement au chômage ou en inactivité, et ils ne sont pas ou peu diplômés. En outre, l'enquête à six mois révèle que si la moitié des jeunes étaient au chômage lors de l'enquête préalable à l'entrée dans le dispositif, seuls 40% sont dans cette situation 6 mois plus tard. C'est la hausse du nombre de jeunes annonçant être en emploi qui compense cette diminution puisque la part de stagiaires ou en formation est soit stable, soit en baisse. Les situations d'emploi s'avèrent très instables : en suivant les jeunes sur six mois, on constate que les deux tiers ont connu au moins un mois de chômage et que moins de 10 % ont occupé un emploi chaque mois. Parmi ceux qui occupent un emploi, il s'agit essentiellement d'un emploi précaire : un contrat déterminé dans 59% des cas, une mission d'interim ou une vacation dans 17% des cas, un contrat d'alternance ou un stage dans 12% des cas. Les CDI ne représentent que 11 % des emplois occupés. Le plus souvent, cet emploi est à temps partiel (61 % du total), et la majorité des jeunes déclare souhaiter travailler davantage (66 %). Ces jeunes sont en contact avec Pôle emploi, une mission locale ou une association d'aide à l'insertion (dans 92 % des cas) et ont effectué des démarches actives de recherche d'emploi au cours des six derniers mois, telle une candidature spontanée auprès d'un employeur (78 %), une réponse à une offre d'emploi (59 %) ou un contact auprès d'un proche (52 %).

## **Des effets qui paraissent *a priori* faibles et contrastés**

Une fois confortés sur la qualité du groupe témoin, nous pouvons utiliser l'enquête de suivi à six mois pour effectuer le même type de tests afin de rechercher des différences entre les jeunes qui ont bénéficié de l'accompagnement et ceux qui n'en ont pas bénéficié. L'enquête de suivi couvre des domaines variés : insertion professionnelle, recherche d'emploi, formation mais également mobilité (résidentielle ou non), vie sociale (associative, sportive, amicale...) et estime de soi. Il s'agit de passer en revue tous ces domaines de façon à rechercher des différences significatives entre tests et témoins.

Nous trouvons globalement assez peu de différences selon cette méthode, ce qui ne veut pas dire que l'accompagnement des jeunes produit globalement peu d'effets mais plutôt que nous ne sommes pas en mesure de détecter ces effets dans le cadre de notre évaluation,

---

<sup>9</sup> Les résultats complets figurent dans notre rapport d'évaluation (Anne *et al.*, 2017).

faute d'avoir pu observer un nombre suffisant de jeunes (rappelons que nous exploitons les réponses de 201 jeunes dans le groupe test et de 74 jeunes dans le groupe témoin). Pour autant nous trouvons effectivement quelques effets intéressants.

Tout d'abord, nous constatons un impact positif de l'accompagnement sur la reprise d'études des jeunes. Un seul témoin annonce avoir obtenu un nouveau diplôme sur 6 mois, contre 9 jeunes au sein du groupe tests. La différence en pourcentage est statistiquement significative et indique un effet positif de l'accompagnement sur la reprise d'études des jeunes (tableau 2). Ensuite, nous ne trouvons pas de différence sur l'ensemble des variables qui décrivent la situation d'emploi des jeunes et leur revenu, à l'exception de la durée de recherche d'emploi. La durée de la recherche d'un emploi s'avère plus longue, de près de 5 mois, pour les jeunes qui ont bénéficié de l'accompagnement, ce qui peut suggérer une plus grande difficulté à trouver un emploi ou une recherche plus exigeante. S'agissant de la situation de logement et de la mobilité résidentielle ou routière, qui est la finalité de l'accompagnement, nous ne constatons aucune différence significative entre les jeunes accompagnés et ceux qui ne l'ont pas été. Nous ne trouvons pas davantage de différences sur toutes les questions à la fin de l'enquête de suivi qui portent sur les loisirs des jeunes, leur sociabilité, les comportements électoraux, la participation associative ou encore, la consommation d'alcool et de cannabis, sur lesquelles nous avons aussi interrogé les jeunes.

**Tableau 2. Effets significatifs dans la comparaison tests-témoins à six mois**

	Moyenne groupe témoin	Moyenne groupe test	Statistique <i>t</i>	probabilité critique
A obtenu un nouveau diplôme dans les six derniers mois	0,0135	0,0612	<b>-2,1837**</b>	0,0299
Durée recherche de l'emploi	12,8958	17,4688	<b>-1,9080*</b>	0,0588

*Lecture* : La troisième colonne donne le résultat d'un test *t* de Welch de comparaison des statistiques dans l'échantillon témoin (première colonne) et dans l'échantillon test (deuxième colonne). Les différences statistiquement significatives correspondent aux variables dont la probabilité critique est inférieure à 0,10 dans la quatrième colonne. Elles correspondent à l'effet causal de l'aide à la mobilité.

Source : Expérimentations « Mobilité et Accès des Jeunes à l'Emploi » (MAJE) -TEPP

### L'intensité du traitement compte

Ces résultats sont intéressants mais limités. Une difficulté est que nous ne savons pas *a priori* si le faible nombre de résultats est lié à l'absence réelle d'impact de l'accompagnement ou à notre incapacité à le mettre en évidence compte tenu du faible nombre d'observations et du manque de puissance statistique qui en découle. C'est pourquoi nous avons construit une variable binaire « intensité du traitement », en distinguant les accompagnements de faible intensité et ceux d'intensité intermédiaire (cf. supra), pour tenter d'affiner nos conclusions.

Nous disposons dorénavant de données sur trois groupes : deux groupes tests, l'un offrant un accompagnement de faible intensité (83 jeunes) et un autre d'intensité intermédiaire (118 jeunes), et le groupe témoin initial (74 jeunes). Nous avons vérifié au préalable que les échantillons demeurent équilibrés, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de différences initiales significatives dans la composition des trois groupes.

Pour analyser les différences tests-témoins, nous avons estimé des modèles linéaires pour chacune des variables de résultat de l'enquête à six mois en distinguant les effets selon l'intensité de traitement, à l'aide de la méthode des Moindres Carrés Ordinaires. Nous reportons dans le tableau 3 les résultats significatifs de ces régressions, pour lesquelles nous avons mis en œuvre une méthode d'inférence statistique robuste avec des écarts-types clusterisés au niveau de chacun des porteurs de projet.

Les résultats les plus attendus dans l'évaluation de programmes d'aide à la mobilité sont bien entendu ceux relatifs aux déplacements. Dans ce domaine, on ne trouve pas d'impact significatif, ni pour ce qui est de la mobilité résidentielle (déménagement avec ou sans changement de commune de résidence), ni pour l'obtention ou la préparation d'un permis de conduire (2 roues ou automobile), ni pour ce qui est des distances parcourues ou de l'évaluation subjective de la facilité de déplacement. Nous ne trouvons pas davantage de différences sur toutes les questions de l'enquête de suivi qui portent sur les relations sociales ou l'engagement associatif des jeunes. Néanmoins, nous trouvons plusieurs autres résultats intéressants.

Tout d'abord, l'effet sur l'obtention d'un nouveau diplôme, qui était l'un de nos rares résultats précédents, n'est de fait significatif que pour les jeunes inscrits dans les programmes les plus intenses. L'effet n'est pas significatif pour les jeunes suivis par les structures qui offrent l'accompagnement le moins intensif, ce qui est un premier signal du rôle joué par l'intensité du traitement.

Ensuite, plusieurs résultats convergent pour indiquer un impact positif des aides à la mobilité sur la situation d'emploi lorsque, mais uniquement lorsque l'intensité des aides n'est pas trop faible. Nous trouvons en effet un impact positif de l'aide, pour un niveau d'intensité intermédiaire, sur le montant des revenus d'activité déclarés par les jeunes, qui augmentent de 163 € relativement au groupe témoin. L'effet est également positif sur le fait d'occuper un emploi à temps complet et il est négatif sur le fait de rechercher un emploi. En revanche, nous ne trouvons aucun de ces effets pour un niveau faible d'intensité de l'aide. Au contraire, nous trouvons alors un effet négatif sur le revenu total et un effet positif sur la durée de recherche d'emploi, qui était notre deuxième résultat précédent. Ces différentes variables influencées par les programmes d'aide à la mobilité peuvent bien sûr interagir, notamment pour ce qui est de la formation et de l'emploi et les revenus d'activité. Depuis les travaux pionniers de Gary Becker (1967), une littérature particulièrement abondante a illustré les effets de l'éducation sur l'accès à l'emploi et le salaire. Cependant, comme nous avons intégré chaque variable séparément dans nos régressions, l'effet des aides plus intenses est bien réel, même s'il peut être amplifié par des effets supplémentaires liés aux rendements de l'éducation. De plus, comme le groupe témoin est constitué de jeunes ayant également fait une démarche pour obtenir une aide, il ne peut pas non plus s'agir d'un problème de motivation.

Deux autres variables signalent un effet positif du traitement lorsqu'il est intensif. La première a trait aux loisirs et à la fréquentation de concerts ou de spectacles musicaux, qui est plus forte lorsque les jeunes ont bénéficié d'un accompagnement intensif. La seconde porte sur la réponse à la dernière question de notre enquête : « Au cours du dernier mois, vous êtes-vous senti fier de vous ? », en regroupant les réponses positives à cette question, pré-codée selon une échelle d'attitude à 5 modalités, nous trouvons un effet positif du traitement d'intensité intermédiaire et un effet négatif du traitement d'intensité faible. Un accompagnement de faible intensité aurait ainsi un effet négatif sur l'estime de soi, tandis qu'un accompagnement d'intensité intermédiaire aurait un effet exactement inverse.

Un dernier résultat porte sur le comportement électoral. Les jeunes ayant suivi un programme de faible intensité déclarent plus fréquemment avoir voté lors des élections depuis 2012, c'est-à-dire aux élections municipales de mars 2014, aux européennes de mai 2014, ou aux élections départementales de mars 2015 et régionales de décembre 2015. Nous avons recueilli ainsi un effet sur la participation déclarée, sans avoir des informations sur la nature du vote, éventuellement protestataire.

**Tableau 3. Effets significatifs à six mois  
en distinguant deux niveaux d'intensité de traitement**

	<b>Intensité faible</b>	<b>Intensité intermédiaire</b>
A obtenu un nouveau diplôme dans les six derniers mois	0,059 (0,056)	<b>0,040*</b> (0,021)
Montant du revenu total le mois dernier	<b>-12,792*</b> (7,069)	0,577 (4,771)
Montant des revenus d'activité (salaires...) le mois dernier	-32,098 (119,691)	<b>163,087*</b> (87,756)
Travail à temps complet	0,039 (0,047)	<b>0,052***</b> (0,018)
Actuellement cherchez-vous un emploi ?	0,062 (0,049)	<b>-0,127***</b> (0,037)
Depuis combien de temps, cherchez vous cet emploi ?	<b>8,147***</b> (1,993)	1,146 (3,654)
Depuis 2012, avez-vous voté à une ou plusieurs élections (présidentielle, législative, élections locales...) ?	<b>0,155**</b> (0,078)	-0,050 (0,081)
Au cours des 12 derniers mois, combien de fois êtes-vous allé au concert ou à un spectacle musical ?	0,221 (0,376)	<b>0,360*</b> (0,187)
Au cours du dernier mois, vous êtes-vous senti fier de vous ?	<b>-0,159***</b> (0,033)	<b>0,109***</b> (0,030)

*Lecture* : Les nombres entre parenthèses sont les écarts-types robustes, clusterisés au niveau de chaque structure porteuse de l'action ; \* résultat significatif à 10 % ; \*\* résultat significatif à 5 % ; \*\*\* résultat significatif à 1 % ;

Source : Expérimentations « Mobilité et Accès des Jeunes à l'Emploi » (MAJE) -TEPP

## Conclusion

Nous avons comparé l'évolution de la situation de jeunes en difficulté d'insertion ayant ou non bénéficié de mesures d'aide à la mobilité. Seize offreurs d'aides différents ont participé à une expérience contrôlée en répartissant par tirage au sort les jeunes candidats à un groupe test accédant au programme d'accompagnement ou à un groupe témoin mis en file d'attente durant le temps de l'expérimentation.

Au final, 275 jeunes ont été interrogés au moment de leur candidature et six mois plus tard, tant sur leur situation professionnelle que sur leur activité sociale et leurs comportements de mobilité quotidienne. Cet effectif réduit ne permet pas de détecter statistiquement des effets positifs lorsqu'ils sont faibles mais il nous permet de détecter des effets suffisamment forts. Lorsque nous traitons l'ensemble des jeunes sans distinguer selon le type d'aides dont ils ont bénéficié, nous trouvons un effet positif des aides à la mobilité sur la probabilité d'obtenir un nouveau diplôme, mais ni sur l'accès à l'emploi, ni sur la mobilité effective des jeunes.

Ce n'est plus le cas lorsque l'on distingue les programmes selon le niveau d'intensité de l'accompagnement qu'ils proposent aux jeunes. On montre que les jeunes ayant bénéficié d'un programme d'intensité intermédiaire ont une plus forte probabilité d'obtenir un nouveau diplôme six mois plus tard, mais également d'avoir un salaire supérieur, un emploi à temps plein et de se sentir plus fiers d'eux-mêmes. Ce n'est pas le cas pour les jeunes qui n'ont bénéficié que d'un accompagnement de faible intensité. L'effet est alors négatif sur le revenu global et la durée de recherche d'emploi est plus longue. L'effet est même significativement négatif sur l'estime de soi, mesuré ici par le sentiment de fierté. On ne trouve pas d'effet statistiquement significatif de l'intensité sur la mobilité et les déplacements.

Ces résultats suggèrent que l'efficacité des aides à la mobilité des jeunes éloignés de l'emploi dépend fortement de leur intensité. Une aide d'intensité moyenne, qui prend par exemple la forme d'une préparation à un permis de conduire ou d'une aide matérielle ouvrant l'accès à un moyen de transport individuel pour une durée dépassant plusieurs jours, peut améliorer *in fine* le niveau d'études, la situation d'emploi et le revenu des jeunes éloignés de l'emploi. Au contraire, une aide trop peu intensive, qui consiste en un simple diagnostic mobilité ou en un atelier collectif de sensibilisation sur une ou deux demi-journées, est au mieux inefficace et peut même produire des effets négatifs sur l'insertion sociale et professionnelle des jeunes.

Pour autant, l'intensité des actions n'est aujourd'hui guère considérée par les acteurs des aides à la mobilité à destination des jeunes. Le rapport de synthèse d'Amara *et al.* (2016) souligne que la quasi-totalité des missions locales proposent des aides à la mobilité, directement ou dans le cadre de partenariats. Elles orientent les jeunes vers des dispositifs très divers, qui vont des tarifications préférentielles de transports collectifs aux nombreuses aides au permis de conduire. Cette orientation ne repose pas sur une évaluation des effets des dispositifs et peut conduire, si l'on suit nos conclusions, à des effets indésirables.

Pour prolonger ces résultats, il nous semblerait utile de conduire de nouvelles expérimentations et/ou de nouveaux traitements de données permettant d'étudier les effets des dispositifs d'accompagnement à des horizons plus lointains et avec une gamme élargie d'intensité, comprenant des niveaux d'intensité plus élevés. Dans le cadre de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir », nous avons pu étudier un dispositif d'aide à la mobilité de forte intensité sur un horizon de deux années, et nous avons ainsi pu mettre en évidence des effets positifs à la fois sur l'aptitude à la mobilité et sur l'insertion des jeunes, mais seulement à long terme. Dans la présente étude, nous avons évalué les effets

de dispositifs d'intensité variée mais uniquement sur un horizon de six mois. Une piste de recherche complémentaire serait de se donner les moyens d'évaluer dans la durée des dispositifs d'intensité variables.

## Bibliographie

Alonso W. (1964), *Location and Land Use. Toward a General Theory of Land Rent*, Harvard University press, Cambridge, Massachussets.

Amara F., Charpin J-M, Carsin, C. Lentile D., Knecht D., Rougier I., Le Ru N. et Pottier P-A. (2016), *La mobilité Géographique des Travailleurs*, rapport IGF- IGAS, Janvier, 521 p.

Angrist J. et Imbens G. (1995), "Two-Stage Least Squares Estimation of Average Causal Effects in Models With Variable Treatment Intensity", *Journal of the American Statistical Association*, vol. 90, n° 430, pp. 431-442

Anne D. et Chareyron S. (2017), "Une analyse spatiale du non recours aux dispositifs sociaux", *Revue d'économie politique*, à paraître.

Anne D., Le Gallo J. et L'Horty Y. (2017), « Evaluation de l'expérimentation Mobilité et Accompagnement vers l'Emploi des Jeunes - AP5 », *Rapport d'évaluation*, Fonds d'expérimentation pour la jeunesse, avril 2017, 74p.

Avrillier P., Hivert L. et Kramarz F. (2010), "Driven out of employment ? The impact of the abolition of national service on driving schools and aspiring drivers", *British Journal of Industrial Relations*, vol. 48, n° 4, pp. 784-807.

Arrow, K. (1973), *The Theory of Discrimination*. In: Ashenfelter, O. A., & Rees, A. (Eds), *Discrimination in Labor Markets*. Princeton University Press.

Banerji A., Saksonovs S., Lin H. et Blavy R. (2014), "Youth Unemployment in advanced economies in Europe: Searching for solutions", *IMF Staff discussion Note*, SDN/14/11, December.

Becker G. (1967), *Human capital and the personal distribution of income*, Ann Arbor, Michigan: University of Michigan Press.

Blumenberg E. et Hess D.B. (2003), "Measuring the role of transportation in facilitating the welfare-to-work transition: Evidence from three California counties", *Transportation Research Record*, vol. 1859, pp. 93-101.

Borjas G.J. (1995), "Ethnicity, Neighborhoods, and Human-Capital Externalities", *The American Economic Review*, vol. 85, n°3, pp. 365-390.

Brueckner J. et Zenou Y. (2003), "Space and Unemployment: The Labor-Market Effects of Spatial Mismatch", *Journal of Labor Economics*, vol. 21, n°1, janvier, pp. 242-262.

Bunel M., Ene E., L'Horty Y. et Petit P. (2016), " Effets de quartier, effet de département : discrimination liée au lieu de résidence et accès à l'emploi", *Revue économique*, vol. 67, n°3, pp. 525-550.

Bynner J. et Parsons S., (2002), "Social Exclusion and the Transition from School to Work: The Case of Young People Not in Education, Employment, or Training (NEET)", *Journal of Vocational Behavior*, Volume 60, Issue 2, April 2002, Pages 289–309.

- Cahuc P., Carcillo S., Rinne U. et Zimmermann K. F., (2013), "Youth Unemployment in Old Europe: The Polar Cases of France and Germany," *IZA Discussion Papers* 7490, Institute for the Study of Labor (IZA)
- Carcillo S., Huillery E. et L'Horty Y. (2017), "Prévenir la pauvreté par l'emploi, l'éducation et la mobilité", Conseil d'Analyse Economique, note n°41.
- Carcillo S., Fernandez R., Königs S. et Minea A. (2015), "NEET Youth in the Aftermath of the Crisis: Challenges and Policies", OECD Social, Employment and Migration Working Papers, No. WP1(2015)1, OECD Publishing, Paris.
- Church A., Frost M., Sullivan K. (2000). "Transport and social exclusion in London", *Transport Policy*, vol. 7, n° 3, pp. 195-205.
- Crépon B, Ferracci M. et Fougère D. (2012), "Training the Unemployed in France: How Does It Affect Unemployment Duration and Recurrence?", *Annales d'Economie et de Statistique*, No. 107-108, pp. 175-199.
- Duflo E. (2001), "Schooling and labor market consequences of school construction in Indonesia: Evidence from an unusual policy experiment", *The American Economic Review*, vol. 91, n° 4, pp. 795-813.
- Eichhorst W., Rodriguez-Planas N., Schmidl R., Zimmermann K. F., 2015. "A Road Map to Vocational Education and Training in Industrialized Countries," *ILR Review*, Cornell University, ILR School, vol. 68(2), pages 314-337, March.
- Eurofound (2012), NEETs - Young people not in employment, education or training: Characteristics, costs and policy responses in Europe, Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- Galster G. (2012), "The Mechanism(s) of Neighborhood Effects: Theory, Evidence, and Policy Implications", *Neighbourhood Effects Research: New Perspectives*, pp. 23-56, Springer Science & Business.
- Givord P., Quantin S. et Trevien C. (2012), "A Long-Term Evaluation of the First Generation of the French Urban Enterprise Zones", Document de travail de la Direction des études et synthèses économiques de l'Insee, G2012/01.
- Gobillon L., Magnac T. et Selod H. (2012), "Do Unemployed Workers Benefit from Enterprise Zones ? The French Experience", *Journal of Public Economics*, vol. 96, n° 9-10, p. 881-892.
- Goux D. et Maurin M. (2007), "Close Neighbours Matter: Neighborhood Effects on Early Performance at School", *Economic Journal*, n° 523, vol. 117, pp. 1193-1215.
- Gurley T. et Bruce D. (2005), "The effects of car access on employment outcomes for welfare recipients", *Journal of Urban Economics*, vol. 58, n° 2, pp. 250-272.
- Holzer H., Quigley J. et Raphael S. (2003), "Public transit and the spatial distribution of minority employment: evidence from a natural experiment", *Journal of Policy Analysis and Management*, vol. 22, pp. 365-387.
- Immergluk D. (1998), "Job proximity and the urban employment problem: do suitable nearby jobs improve neighbourhood employment rates?", *Urban Studies*, n°35, pp. 7-23.
- Kain J.F. (1968), "Housing Segregation, Negro Employment, and Metropolitan Decentralization". *Quarterly Journal of Economics* 82 (2): 175–197
- Kawabata M. (2003), "Job access an employment among low-skilled autoless workers in US metropolitans areas", *Environnement and Planning A*, vol. 35, pp. 1651-1668.
- Kluve J., Schneider H., Ahlendorff A. et Zhao Z. (2012), "Evaluating continuous training programmes

- by using the generalized propensity score”, *Journal of the Royal Statistical Society: Series A (Statistics in Society)*, vol 175, issue 2, pp. 587-617
- Le Breton E. (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, coll. « Sociétales », 247 p.
- L'Horty Y. et Morin P. (2016), "Economie des quartiers prioritaires : une introduction", *Revue économique*, vol 67-3, pp. 373-389.
- L'Horty Y. et Petit. P. (2011), « Evaluation aléatoire et expérimentations sociales ». *Revue Française d'Economie*, VOL XXVI, juillet 2011, pp 13-48.
- L'Horty Y. et Sari F. (2013), "Le Grand Paris de l'emploi : l'extension des infrastructures de transport peut-elle avoir des effets positifs sur le chômage local ?", *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. août, n°3, pp. 461-489.
- Le Gallo J., L'Horty Y. et Petit P. (2017), "Does enhanced mobility of young people improve employment and housing outcomes? Evidence from a large controlled experiment in France", *Journal of Urban Economics*, Vol 97, pp. 1-14
- Mawn L., Oliver E.J., Akhtar N., Bamba C., Torgerson C., Bridle C. et Stain, H.J. (2017), "Are we failing young people not in employment, education or training (NEETs)? A systematic review and meta-analysis of re-engagement interventions.", *Systematic reviews.*, 6 . p. 16.
- Mayneris F., Mayer T. et Thoenig M. (2017), "The impact of urban enterprise zones on establishments' location decisions : Evidence from French ZFU", *Journal of Economic Geography*, à paraître.
- OCDE (2016), "Un éclairage sur les jeunes, la situation de la France". *Panorama de la société*.
- Ong P. (2002), "Car ownership and welfare-to-work", *Journal of Policy Analysis and Management*, vol. 21, n° 2, pp. 239-252.
- Ong P. et Miller D. (2005), "Spatial and Transportation Mismatch in Los Angeles", *Journal of Planning Education and Research*, 25 (1), pp. 43-56.
- Orfeuil J.-P. et Ripoll F. (2015), *Accès et mobilités, les nouvelles inégalités*, Infolio, coll. « Archigraphy poche ».
- Raphael S., Rice L. (2002), "Car ownership, employment and earnings", *Journal of Urban Economics*, vol. 52, pp. 109-130.
- Rogers C. (1997), "Job search and unemployment duration: implications for the spatial mismatch hypothesis", *Journal of Urban Economics*, n° 42, pp. 109-132.
- Terracol A. (2002), "Coûts de perception et taux de non-recours aux prestations sous conditions de ressources", *Les cahiers de la MSE, série blanche*, vol. n°2002.07.
- Van Ommeren J. et Gutiérrez-i-Puigarnau N.E. (2011), "Are workers with a long commute less productive? An empirical analysis of absenteeism", *Regional Science and Urban Economics*, vol. 41, pp. 1-8
- Wasmer E. et Zenou Y. (2006), "Equilibrium search unemployment with explicit spatial frictions", *Labour Economics*, n° 13, pp. 143-165.
- Zax J. et Kain J.F. (1996), "Moving to the suburbs: Do relocating companies leave their black employees behind?", *Journal of Labor Economics* 14, pp. 472-493.

## Annexe

### Equilibre des échantillons tests et témoins

**Tableau A1. Comparaisons initiales tests-témoins**

	Moyenne groupe témoin	Moyenne groupe test	Statistique <i>t</i>	probabilité critique
Âge	21,2083	21,1650	0,0765	0,9391
Homme	0,5135	0,5025	0,1613	0,8721
Nationalité fr	0,8378	0,8209	0,3325	0,7400
Aucun diplôme *	0,2838	0,2687	0,2465	0,8057
Diplôme inférieur au baccalauréat	0,3784	0,4279	-0,7421	0,4593
Diplôme équivalent baccalauréat	0,2432	0,2289	0,2466	0,8056
Diplôme supérieur au baccalauréat	0,0405	0,0348	0,2159	0,8295
Niveau de Revenu	37,6351	32,5510	1,1148	0,2671
Au chômage*	0,4324	0,4082	0,3578	0,7211
En études	0,0676	0,0408	0,8202	0,4139
Occupe un emploi	0,2973	0,3214	-0,3825	0,7027
En formation	0,1486	0,1684	-0,3982	0,6911
Logement indépendant	0,3649	0,2935	1,0992	0,2738
A un permis AM	0,1622	0,1940	-0,6199	0,5364
A un permis B	0,1622	0,1343	0,5632	0,5744
A le projet de passer le permis A ou B	0,7432	0,6816	1,0136	0,3125
Facilité de déplacement**	0,6486	0,6965	-0,7405	0,4604

*Lecture* : La troisième colonne donne le résultat d'un test *t* de Welch de comparaison des statistiques dans l'échantillon témoin (première colonne) et dans l'échantillon test (deuxième colonne). Les différences statistiquement significatives correspondent aux variables dont la probabilité critique est inférieure à 0,10 dans la quatrième colonne.

*Notes* : \* Situation actuelle, pendant le mois de l'enquête ; \*\* La variable « Facilité de déplacement » est égale à 1 pour les réponses 1 et 2 pour la question « Pensez-vous que vous réussissez à vous déplacer facilement ? »

Source : Expérimentations « Mobilité et Accès des Jeunes à l'Emploi » (MAJE) -TEPP

**18-1. Les territoires ultramarins face à la transition énergétique: les apports d'un  
MEGC pour La Réunion**

Sabine Garabedian, Olivia Ricci

## **TEPP Rapports de Recherche 2017**

---

### **17-12. Le travail à temps partiel en France: Une étude des évolutions récentes basée sur les flux**

Idriss Fontaine, Etienne Lalé, Alexis Parmentier

### **17-11. Les discriminations dans l'accès au logement en France: Un testing de couverture nationale**

Julie Le Gallo, Yannick L'Horty, Loïc du Parquet, Pascale Petit

### **17-10. Vous ne dormirez pas chez moi! Tester la discrimination dans l'hébergement touristique**

Mathieu Bunel, Yannick L'Horty, Souleymane Mbaye, Loïc du Parquet, Pascale Petit

### **17-09. Reprendre une entreprise : Une alternative pour contourner les discriminations sur le marché du travail**

Souleymane Mbaye

### **17-08. Discriminations dans l'accès à la banque et à l'assurance : Les enseignements de trois testings**

Yannick L'Horty, Mathieu Bunel, Souleymane Mbaye, Pascale Petit, Loïc Du Parquet

### **17-07. Discriminations dans l'accès à un moyen de transport individuel : Un testing sur le marché des voitures d'occasion**

Souleymane Mbaye, Mathieu Bunel, Yannick L'Horty, Pascale Petit, Loïc Du Parquet

### **17-06. Peut-on parler de discriminations dans l'accès à la formation professionnelle ? Une réponse par testing**

Loïc Du Parquet, Mathieu Bunel, Yannick L'Horty, Souleymane Mbaye, Pascale Petit

### **17-05. Evaluer une action intensive pour l'insertion des jeunes: le cas du Service Militaire Volontaire**

Dennis Anne, Sylvain Chareyron, Yannick L'Horty

### **17-04. Les effets du CICE sur l'emploi, les salaires et l'activité des entreprises: une nouvelle évaluation ex post pour la période 2013-2015**

Fabrice Gilles, Yannick L'Horty, Ferhat Mihoubi, Xi Yang

### **17-03. La faiblesse du taux d'emploi des séniors: Quels déterminants?**

Laetitia Challe

### **17-02. Les effets du CICE sur l'emploi, les salaires et la R&D: une évaluation ex post: Résultats complémentaires**

Fabrice Gilles, Mathieu Bunel, Yannick L'Horty, Ferhat Mihoubi, Xi Yang

### **17-01. Les discriminations dans l'accès au logement à Paris: Une expérience contrôlée**

Mathieu Bunel, Yannick L'Horty, Loïc Du Parquet, Pascale Petit

---

## **TEPP Rapports de Recherche 2016**

---

### **16-10. Attractivité résidentielle et croissance locale de l'emploi dans les zones d'emploi métropolitaines**

Emilie Arnoult

### **16-9. Les effets du CICE sur l'emploi, les salaires et la R&D: une évaluation ex post**

Fabrice Gilles, Mathieu Bunel, Yannick L'Horty, Ferhat Mihoubi, Xi Yang

### **16-8. Discriminations ethniques dans l'accès au logement: une expérimentation en Nouvelle-Calédonie**

Mathieu Bunel, Samuel Gorohouna, Yannick L'Horty, Pascale Petit, Catherine Ris

### **16-7. Les Discriminations à l'Embauche dans la Sphère Publique: Effets Respectifs de l'Adresse et De l'Origine**

Mathieu Bunel, Yannick L'Horty, Pascale Petit

### **16-6. Inégalités et discriminations dans l'accès à la fonction publique d'Etat : une évaluation par l'analyse des fichiers administratifs de concours**

Nathalie Greenan, Joseph Lafranchi, Yannick L'Horty, Mathieu Narcy, Guillaume Pierné

### **16-5. Le conformisme des recruteurs: une expérience contrôlée**

Florent Fremigacci, Rémi Le Gall, Yannick L'Horty, Pascale Petit

### **16-4. Sélectionner des territoires de contrôle pour évaluer une politique localisée : le cas des territoires de soin numériques**

Sophie Buffeteau, Yannick L'Horty

### **16-3. Discrimination à l'embauche à l'encontre des femmes dans le secteur du bâtiment : les résultats d'un testing en Ile-De-France**

Emmanuel Duguet, Souleymane Mbaye, Loïc Du Parquet et Pascale Petit

### **16-2. Accès à l'emploi selon l'âge et le genre: Les résultats d'une expérience contrôlée**

Laetitia Challe, Florent Fremigacci, François Langot, Yannick L'Horty, Loïc Du Parquet et Pascale Petit

### **16-1. Faut-il encourager les étudiants à améliorer leur orthographe?**

Estelle Bellity, Fabrice Gilles, Yannick L'Horty, Laurent Sarfati

---

## **TEPP Rapports de Recherche 2015**

---

### **15-5. A la recherche des incitations perdues : pour une fusion de la prime d'activité, de la CSG, des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu**

Etienne Lehmann

### **15-4. Crise économique, durée du chômage et accès local à l'emploi : Eléments d'analyse et pistes d'actions de politique publique locale**

Mathieu Bunel, Elisabeth Tovar

### **15-3. L'adresse contribue-t-elle à expliquer les écarts de salaires ? Le cas de jeunes sortant du système scolaire**

Emilia Ene Jones, Florent Sari

### **15-2. Analyse spatiale de l'espace urbain : le cas de l'agglomération lyonnaise**

Emilie Arnoult, Florent Sari

### **15-1. Les effets de la crise sur les disparités locales de sorties du chômage : une première exploration en Rhône-Alpes**

Yannick L'Horty, Emmanuel Duguet, Florent Sari

---

## **TEPP Rapports de Recherche 2014**

---

### **14-6. Dépréciation du capital humain et formation continue au cours du cycle de vie : quelle dynamique des externalités sociales ?**

Arnaud Chéron, Anthony Terriau

### **14-5. La persistance du chômage ultra-marin**

Yannick L'Horty

### **14-4. Grèves et productivité du travail : Application au cas français**

Jérémy Tanguy

### **14-3. Le non-recours au RSA "socle seul": L'hypothèse du patrimoine**

Sylvain Chareyron

### **14-2. Une évaluation de l'impact de l'aménagement des conditions de travail sur la reprise du travail après un cancer**

Emmanuel Duguet, Christine Le Clainche

### **14-1. Renforcer la progressivité des prélèvements sociaux**

Yannick L'Horty, Etienne Lehmann

---

## La Fédération TEPP

---

La fédération de recherche « Travail, Emploi et Politiques publiques » (FR 3435 CNRS) rassemble des équipes de recherche en Economie, Sociologie et Gestion :

- **L'Equipe de Recherche sur l'Utilisation des Données Individuelles en lien avec la Théorie Economique**, « ERUDITE », équipe d'accueil n°437 rattachée aux Universités Paris-Est Créteil et l'UPEMLV ;
- Le **Centre de Recherches en Economie et en Management**, « CREM », unité mixte de recherche n°6211 rattachée au CNRS, à l'Université de Rennes 1 et à l'Université de Caen Basse-Normandie ;
- Le **Centre Pierre Naville**, « CPN », équipe d'accueil n°2543 rattachée à l'Université d'Evry Val d'Essonne ;
- Le **Centre de Recherche en Economie et Droit**, « CRED », équipe d'accueil n°7321, rattachée à l'Université Panthéon-Assas ;
- Le **Centre d'Etude des Politiques Economiques**, « EPEE », équipe d'accueil n°2177 rattachée à l'Université d'Evry Val d'Essonne ;
- Le **Groupe d'Analyse des Itinéraires et des Niveaux Salariaux**, « GAINS », équipe d'accueil n°2167 rattachée à l'Université du Maine ;
- Le **Groupe de Recherche Angevin en Économie et Management**, « GRANEM », unité mixte de recherche UMR UMR-MA n°49 rattachée à l'Université d'Angers ;
- Le **Laboratoire d'Economie et de Management Nantes-Atlantique**, « LEMNA », équipe d'accueil n°4272, rattachée à l'Université de Nantes ;
- Le **Laboratoire interdisciplinaire d'étude du politique Hannah Arendt** – Paris Est, « LIPHA-PE », équipe d'accueil n°7373 rattachée à l'UPEM. »
- Le **Centre d'Economie et de Management de l'Océan Indien**, « CEMOI », équipe d'accueil n°EA13, rattachée à l'Université de la Réunion

La Fédération TEPP rassemble 200 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.