



FEJ
FONDS
D'EXPÉRIMENTATION
POUR LA
JEUNESSE

Faut-il subventionner le permis de conduire des jeunes en difficulté d'insertion ?

« 10 000 PERMIS POUR REUSSIR »

RAPPORT D'ÉVALUATION QUANTITATIVE

TEPP - CNRS



Ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Éducation populaire et de la Vie associative
Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse
95 avenue de France – 75650 Paris cedex 13



<http://www.experimentation.jeunes.gouv.fr>

Cette évaluation a été financée par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse dans le cadre de l'appel à projets « 10 000 permis pour réussir » lancé en juillet 2009 par le Ministère chargé de la jeunesse.

Le fonds d'expérimentation est destiné à favoriser la réussite scolaire des élèves et améliorer l'insertion sociale et professionnelle des jeunes de moins de vingt-cinq ans. Il a pour ambition de tester de nouvelles politiques de jeunesse grâce à la méthodologie de l'expérimentation sociale. A cette fin, il impulse et soutient des initiatives innovantes, sur différents territoires et selon des modalités variables et rigoureusement évaluées. Les conclusions des évaluations externes guideront les réflexions nationales et locales sur de possibles généralisations ou extensions de dispositifs à d'autres territoires.

Les résultats de cette étude n'engagent que leurs auteurs, et ne sauraient en aucun cas engager le Ministère.

Ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Éducation populaire et de la Vie associative
Direction de la Jeunesse, de l'Éducation populaire et de la Vie associative

Mission d'animation du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse
95, avenue de France 75 650 Paris Cedex 13
Téléphone : 01 40 45 93 22
<http://www.experimentation.jeunes.gouv.fr>

Pour plus d'informations sur le déroulement du projet, vous pouvez consulter sur le site www.experimentationsociale.fr la note de restitution finale soumise au FEJ par le porteur de projet .



Faut-il subventionner le permis de conduire des jeunes en difficulté d'insertion ?

Evaluation de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir »

Structure porteuse du projet

Les 58 institutions expérimentatrices sont des missions locales, des collectivités territoriales et des auto-écoles associatives.

Structure porteuse de l'évaluation

Les évaluateurs sont membres d'équipes de recherche réunies au sein de la fédération de recherche « Travail, Emploi et Politiques Publiques » du CNRS (FR n°3435) qui réunit six laboratoires sur la thématique centrale de l'emploi et de l'évaluation des politiques publiques. La fédération de recherche TEPP est une nouvelle unité du CNRS labélisée depuis janvier 2008 qui réunit 130 chercheurs issus de 6 laboratoires : l'ERUDITE à l'Université Paris-Est Créteil et Marne la Vallée, le CREM à l'Université de Rennes et de Caen, l'ERMES à l'Université de Paris 2, le Centre Pierre Naville et l'EPEE à l'Université d'Evry Val d'Essonne, le GAINS à l'Université du Mans. Le travail d'évaluation a été réalisé dans le cadre du programme ECLIPSE de TEPP et dans les locaux de CELESTE qui est la plateforme de recherche de TEPP localisée à l'UPE MLV. Ce programme étudie plus spécifiquement les obstacles locaux à l'accès à l'emploi et les problèmes spatiaux de distance physique entre l'emploi et les personnes (ou *spatial mismatch*).

Equipe ayant contribué au rapport

Yannick L'Horty

Université Paris Est, ERUDITE et TEPP-CNRS

Emmanuel Duguet

Université Paris Est, ERUDITE et TEPP-CNRS

Pascale Petit

Université d'Evry Val d'Essonne, EPEE et TEPP-CNRS

Bénédicte Rouland

Université du Maine, GAINS et TEPP-CNRS

Yiyi Tao

Université Paris Est, ERUDITE et TEPP-CNRS

Durée d'expérimentation : Trois ans

Date de remise du rapport d'évaluation : novembre 2012



RÉSUMÉ (UNE PAGE MAXIMUM)

En réponse à une consultation du Fonds d'expérimentation pour la jeunesse, nos équipes de recherche ont été retenues en août 2009 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. Au terme de trois années de travail, le présent document est le rapport final de l'évaluation quantitative de cette expérimentation. Il s'appuie sur les résultats d'exploitation du fichier de gestion de l'expérimentation, de deux enquêtes statistiques réalisées auprès des jeunes à 12 et 24 mois après leur entrée dans le dispositif et d'une enquête effectuée auprès des porteurs de projet.

Nous évaluons les effets d'une expérimentation nationale qui consiste à proposer à 10 000 jeunes en difficulté d'insertion une participation financière significative, de l'ordre de 1000 €, et un accompagnement personnalisé pour leur permettre de passer le permis de conduire. L'expérimentation a été réalisée sur plus d'une centaine de territoires en France, en partenariat avec des missions locales et des auto-écoles sociales. Pour évaluer les effets du programme, la démarche consiste à suivre une cohorte de jeunes, entrés dans le programme entre janvier et septembre 2010, en comparant un groupe test, bénéficiaire du programme, et un groupe témoin de non bénéficiaires, sélectionnés par assignation aléatoire avec consentement éclairé. Pour cette évaluation, nous exploitons les résultats de deux enquêtes réalisées en avril-mai 2011 et 2012, soit un an puis deux ans en moyenne après l'entrée dans le dispositif. A court terme, les résultats soulignent l'ampleur des effets de Lock-in dans le passage du permis de conduire en France qui éloignent les jeunes : le passage du permis s'apparente à une véritable formation professionnelle, intense, sélective et de longue durée qui limite d'autres investissements dans la sphère professionnelle tout autant que dans la sphère non professionnelle. A long terme, deux ans après l'entrée dans le dispositif, ces résultats sont contrebalancés par des effets positifs sur l'insertion professionnelle des jeunes qui disposent du permis.

Nous montrons également que les effets de l'aide au permis de conduire sont très différenciés entre les filles et les garçons. Les filles ont recours à davantage de tentatives pour réussir l'épreuve pratique du permis, ce qui induit un nombre d'heures de conduite et un coût plus élevé. Elles tirent des bénéfices plus importants de l'aide qui leur permet de financer ce surcoût et de réussir le permis aussi fréquemment que les garçons. L'effet du permis sur l'emploi passe également par des canaux très différents pour les filles et les garçons. Pour les garçons, l'aide ouvre l'accès à des emplois qui requièrent le permis de conduire, notamment dans la construction. Pour les filles, le permis permet d'élargir l'horizon de la recherche d'emploi et ouvre l'accès à des emplois éloignés du domicile ce qui facilite la sortie du chômage. L'aide au permis exerce en outre des effets favorables sur la sociabilité des jeunes et sur leur intégration sociale. Par exemple, elle favorise la participation électorale et la participation à des associations sportives ou locales et elle augmente l'intensité des échanges avec ses amis. Ici aussi, les effets sont différenciés pour les filles et les garçons.

Les aides financières accordées aux jeunes pour faciliter leur passage du permis ont donc des effets de long terme positifs, mais au prix d'effets de court terme défavorables du point de vue de l'insertion professionnelle et de l'intégration sociale des jeunes. Compte tenu de l'ampleur de ces effets de lock-in, il conviendrait de réexaminer les conditions d'une simplification du passage du permis de conduire pour les jeunes, afin d'en réduire le coût financier mais aussi la durée et la difficulté. Simplifier les épreuves du permis sur le modèle de beaucoup d'autres pays produirait un triple dividende sur l'aptitude à la mobilité des jeunes, sur leur accès à l'emploi et sur leur intégration sociale.



NOTE DE SYNTHÈSE (6 PAGES MAXIMUM)

Avec 1,7 millions de passages par an et 1 020 000 réussites chaque année¹, le permis de conduire est le premier examen de France et c'est aussi l'un des plus difficile. Sa réussite est un enjeu d'intégration sociale pour les jeunes pour lesquels il joue le rôle d'un rite de passage dans l'âge adulte. Elle revêt une importance toute particulière pour les jeunes en difficulté d'insertion. Tout se passe comme si un 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, pour un coût minimal d'environ 1 500 € et un taux de réussite de 60 %. 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 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.

L'importance du permis de conduire pour les jeunes explique sans doute pourquoi il existe autant de dispositifs et d'aides publiques qui proposent de le subventionner. L'Etat offre une formule de prêt à taux zéro d'un montant de 800 à 1200 €, dénommé permis à un euro par jour, et contribue à des formules de financement au travers du Fonds d'Aide aux Jeunes. Pôle Emploi propose aux demandeurs d'emploi une aide d'un montant plafonnée à 1200 € majoré à 1500 € dans le cas d'un bénéficiaire du RSA qui active l'aide personnalisée de retour à l'emploi (APRE) pour financer tout ou partie du coût du permis de conduire. En outre, on dénombre 13 dispositifs régionaux qui prennent la forme d'exonération de taxe régionale, d'aides financières et d'aides ciblées sur les jeunes ou les

¹ Source : <http://www.permisdeconduire.gouv.fr>

peu diplômés. On recense également 33 dispositifs d'aides offerts par les départements, sous la forme de bourses au permis de conduire et d'aides ciblées sur les jeunes ou les allocataires du RSA. Enfin, 111 villes proposent également des dispositifs d'aide, le plus souvent sous condition de ressources et en échanges de travaux collectifs (notamment Ajaccio, Cambrai, Massy-Palaiseau, Suresnes, Vannes...). Parmi ces localités, 84 communes et 5 communautés de communes ont adopté un dispositif de bourse au permis, cumulable avec le permis à 1 euro par jour, qui permet à un jeune de travailler pour une collectivité locale en échange du financement de son permis. Le droit commun des aides au permis est donc constitué d'un vaste ensemble d'aides versées par l'Etat, les Conseils Régionaux, les Conseils Généraux et les villes.

Ces dispositifs sont-ils efficaces ? Faut-il subventionner le permis de conduire pour les jeunes en difficultés d'insertion ? Sur quels critères et selon quelles modalités ? Il n'existe pas aujourd'hui d'évaluation des dispositifs d'aide qui permette d'apporter une réponse satisfaisante à ces questions. Le contraste est grand entre l'ampleur et la diversité des effets attendus du permis de conduire sur les parcours de ces jeunes et l'absence d'éléments de preuve sur la réalité de ces effets. Les rares travaux appliqués consacrés à ce type de question ne sont pas ciblés sur les jeunes en difficulté d'insertion et ont surtout été réalisés aux Etats-Unis où les modalités de passage du permis de conduire sont très différentes de celle en vigueur en France. C'est ce qui fait l'intérêt de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » dont l'évaluation permet d'apporter des éléments de mesure sur les effets du permis de conduire sur les parcours des jeunes en difficulté d'insertion.

L'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » a consisté à proposer une subvention et un dispositif d'accompagnement à des jeunes en difficulté d'insertion pour les aider à passer leur permis de conduire. Il s'agit d'une expérimentation de portée nationale qui teste différentes modalités de financement et d'accompagnement des jeunes, et est assortie d'une évaluation quantitative des résultats pour mesurer l'impact relatif de l'obtention du permis sur le parcours des jeunes bénéficiant de l'aide par rapport à ceux qui n'en bénéficient pas. Une évaluation qualitative a également été effectuée pour analyser les processus et les partenariats.

Le protocole de l'évaluation

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 projets 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 d'aider les jeunes 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 groupements de missions locales, des associations d'aide aux jeunes 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. L'évaluation quantitative ne porte que sur les 30 institutions dont le projet concerne plus de 100 jeunes, soit au total 154 structures différentes sur l'ensemble du territoire français métropolitain. Ces structures, essentiellement des missions locales, sont dispersées sur le territoire métropolitain et sont situées dans des contextes socio-économiques variés (des zones rurales aux tissus urbains les plus denses). Chaque structure accompagne localement de 8 à 150 jeunes. Au total, près de 6000 jeunes sont suivis par l'ensemble des 30 porteurs de projets et sont considérés dans le protocole de l'évaluation.

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), 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'une localité à l'autre : existence ou non d'une aide dans le cadre du Fonds d'Aide aux Jeunes, d'une bourse régionale, communale ou intercommunale. Il peut varier aussi d'un jeune à l'autre (en fonction du quotient familial, de la signature éventuelle d'un contrat CIVIS).

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. 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.

Des effets importants sur l'accès à l'autonomie routière des jeunes

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 % dans le groupe test à 12 mois et de 44,8 % à 24 mois, contre 13,6 % et 29,8 % dans le groupe témoin (cf. tableau). Il varie ainsi du simple au double entre les jeunes aidés et les autres au bout d'un an, avec une différence de 11 points. L'écart est encore plus élevé à 24 mois où il atteint 15 points. Cette différence est significative et peut donc être attribuée à l'impact causal de l'expérimentation qui produit effectivement un effet très net sur les chances d'obtenir le permis de conduire.

Le même type de comparaison peut être effectué en décomposant chacune des étapes successives du parcours du jeune qui passe son permis : obtention du code, obtention du permis, acquisition d'un véhicule. Nous constatons des différences importantes et significatives à chacune des étapes de ce parcours. Douze mois après l'entrée ans le dispositif, plus d'un jeune sur deux du groupe test a validé l'épreuve théorique alors qu'ils ne sont qu'un sur trois dans le groupe témoin. A vingt-quatre mois, l'écart absolu entre les deux groupes est toujours le même : +18,8 % pour les jeunes qui ont été aidés.

Enfin les détenteurs d'une voiture sont 16,3 % chez les subventionnés et 9,9 % chez les témoins, à un an, et ils sont respectivement 34,5 % et 21,6 % à deux ans. L'écart de probabilité est doublé et il atteint 13 % à deux ans.

Progression des jeunes dans le déroulement du permis de conduire

A. Effets à un an

	Groupe test	Groupe témoin	Différence
A obtenu le Code	53 %	34,2 %	18,8**
A obtenu le Permis	25,2 %	13,6 %	11,6**
Dispose d'une voiture	16,3 %	9,9 %	6,4**

B. Effets à deux ans

	Groupe test	Groupe témoin	Différence
A obtenu le Code	66 %	47,2 %	18,8**
A obtenu le Permis	44,8 %	29,8 %	15**
Dispose d'une voiture	34,5 %	21,6 %	12,95**

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquêtes auprès des jeunes

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 %

Ces chiffres peuvent être appliqués à l'ensemble de l'expérimentation pour donner un ordre de grandeur des effets produits. Deux ans après l'aide qui a été attribuée à 10 000 jeunes, on peut dire que 1880 d'entre eux n'auraient pas eu le code de la route en l'absence de l'aide, que 1500 n'auraient pas eu le permis et que 1295 n'auraient pas eu leur propre véhicule.

La subvention et l'accompagnement produisent donc des effets importants sur les chances d'obtenir le code, le permis de conduire et sur les chances 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 sont volontaires pour participer à une expérimentation visant à les aider à obtenir le permis de conduire. 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 panne d'insertion l'accès à la mobilité routière en France.

Des effets limités sur l'emploi, à court terme

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 peut être amené à réduire l'intensité de sa recherche d'emploi. A contrario, l'obtention du permis peut augmenter 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 d'effet notable de l'aide dont a bénéficié les jeunes, à court terme comme à long terme, 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 montant du salaire, du type de contrat de travail, de la durée du travail, du statut d'emploi ou encore, du montant des revenus de remplacement. Dans les tableaux de résultats, où

figurent tous ces éléments, aucune différence significative n'émerge sur aucun item entre le groupe test et le groupe témoin. Les ressources des jeunes qui ont bénéficié de l'aide et de ceux qui ne l'ont pas obtenu sont les mêmes, 12 mois comme 24 mois après le début de l'expérimentation. Il n'y a pas d'écart dans la proportion de ceux qui perçoivent un salaire, ni sur le niveau de ce salaire, qui progresse au même rythme pour les deux groupes. Il y a la même proportion de personnes en emploi, de jeunes en formation et de demandeurs d'emploi dans les deux groupes. Il n'y a pas de différence dans la proportion de CDI mais il y a toutefois un écart dans la part de CDD qui est plus élevée pour les jeunes qui ont été aidés et uniquement dans la deuxième enquête.

Des effets très différents pour les filles et les garçons

Les effets de l'aide sont très différenciés entre les filles et les garçons. Les filles ont recours à davantage de tentatives pour réussir l'épreuve pratique du permis, ce qui induit un nombre d'heures de conduite et un coût plus élevé. Elles tirent des bénéfices plus importants de l'aide qui leur permet de financer ce surcoût et de réussir le permis aussi fréquemment que les garçons. L'effet du permis sur l'emploi passe également par des canaux très différents pour les filles et les garçons. Pour les garçons, l'aide ouvre l'accès à des emplois qui requièrent le permis de conduire, notamment dans la construction. Pour les filles, le permis permet d'élargir l'horizon de la recherche d'emploi et ouvre l'accès à des emplois éloignés du domicile ce qui facilite la sortie du chômage. L'aide au permis exerce en outre des effets favorables sur la sociabilité des jeunes et sur leur intégration sociale. Par exemple, elle favorise la participation électorale et la participation à des associations sportives ou locales et elle augmente l'intensité des échanges avec ses amis. Ici aussi, les effets sont différenciés pour les filles et les garçons.

Les aides financières accordées aux jeunes pour faciliter leur passage du permis ont donc des effets de long terme positifs, mais au prix d'effets de court terme défavorables du point de vue de l'insertion professionnelle et de l'intégration sociale des jeunes. Compte tenu de l'ampleur de ces effets de lock-in, il conviendrait de réexaminer les conditions d'une simplification du passage du permis de conduire pour les jeunes, afin d'en réduire le coût financier mais aussi la durée et la difficulté. Simplifier les épreuves du permis sur le modèle de beaucoup d'autres pays produirait un triple dividende sur l'aptitude à la mobilité des jeunes, sur leur accès à l'emploi et sur leur intégration sociale.



PLAN DU RAPPORT

Introduction générale

- 1. Permis de conduire et accès à l'emploi : un survol des études existantes**
- 2. Le protocole de l'évaluation**
- 3. L'enquête auprès des structures accompagnatrices**
- 4. Résultats de l'évaluation**
- 5. Des effets différenciés pour les filles et les garçons**

Conclusions générales



INTRODUCTION GENERALE

Avec 1,7 millions de passages par an et 1 020 000 réussites chaque année², le permis de conduire est le premier examen de France et c'est aussi l'un des plus difficile. Sa réussite est un enjeu d'intégration sociale pour les jeunes pour lesquels il joue le rôle d'un rite de passage dans l'âge adulte. Elle revêt une importance toute particulière pour les jeunes en difficulté d'insertion. Tout se passe comme si un 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, pour un coût minimal d'environ 1 500 € et un taux de réussite de 60 %. 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.

L'importance du permis de conduire pour les jeunes explique sans doute pourquoi il existe autant de dispositifs et d'aides publiques qui proposent de le subventionner. L'Etat offre une formule de prêt à taux zéro d'un montant de 800 à 1200 € dénommé permis à un euro par jour, et contribue à des formules de financement au travers du Fonds d'Aide aux Jeunes. Pôle Emploi propose aux demandeurs d'emploi une aide d'un montant plafonnée à 1200 € majoré à 1500 € dans le cas d'un bénéficiaire du RSA qui active l'aide personnalisée de retour à l'emploi (APRE) pour financer tout ou partie du coût du permis de conduire. En outre, on

² Source : <http://www.permisdeconduire.gouv.fr>

dénombre 13 dispositifs régionaux qui prennent la forme d'exonération de taxe régionale, d'aides financières et d'aides ciblées sur les jeunes ou les peu diplômés. On recense également 33 dispositifs d'aides offerts par les départements, sous la forme de bourses au permis de conduire et d'aides ciblées sur les jeunes ou les allocataires du RSA. Enfin, 111 villes proposent également des dispositifs d'aide, le plus souvent sous condition de ressources et en échanges de travaux collectifs (notamment Ajaccio, Cambrai, Massy-Palaiseau, Suresnes, Vannes...). Parmi ces localités, 84 communes et 5 communautés de communes ont adopté un dispositif de bourse au permis, cumulable avec le permis à 1 euro par jour, qui permet à un jeune de travailler pour une collectivité locale en échange du financement de son permis. Le droit commun des aides au permis est donc constitué d'un vaste ensemble d'aides versées par l'Etat, les Conseils Régionaux, les Conseils Généraux et les villes.

Ces dispositifs sont-ils efficaces ? Faut-il subventionner le permis de conduire pour les jeunes en difficultés d'insertion ? Sur quels critères et selon quelles modalités ? Il n'existe pas aujourd'hui d'évaluation des dispositifs d'aide qui permette d'apporter une réponse satisfaisante à ces questions. Le contraste est grand entre l'ampleur et la diversité des effets attendus du permis de conduire sur les parcours de ces jeunes et l'absence d'éléments de preuve sur la réalité de ces effets. Les rares travaux appliqués consacrés à ce type de question ne sont pas ciblés sur les jeunes en difficulté d'insertion et ont surtout été réalisés aux Etats-Unis où les modalités de passage du permis de conduire sont très différentes de celle en vigueur en France (ces modalités sont rappelées dans l'encadré 1). C'est ce qui fait l'intérêt de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » dont l'évaluation permet d'apporter des éléments de mesure sur les effets du permis de conduire sur les parcours des jeunes en difficulté d'insertion.

L'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » lancée en 2009 par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse a consisté à proposer une subvention et un dispositif d'accompagnement à des jeunes en difficulté d'insertion 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 des jeunes, et est assortie d'une évaluation quantitative des résultats pour mesurer l'impact relatif de l'obtention du permis sur le parcours des jeunes bénéficiant de l'aide par rapport à ceux qui n'en bénéficient pas. Une évaluation qualitative a également été effectuée pour analyser les processus et les partenariats.

Le présent document est le rapport final de l'évaluation quantitative dont l'objet consiste à mesurer les effets de l'expérimentation 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.

Nous présentons dans ce rapport les résultats de l'évaluation d'impact. Il s'agit d'exploiter deux enquêtes statistiques menées auprès des jeunes un an puis deux ans après leur entrée dans le dispositif en comparant un groupe de bénéficiaires et un groupe de jeunes qui n'ont pas reçu l'aide, ou groupe témoin, qui ont les mêmes caractéristiques observables et non observables. Ces enquêtes ont été réalisées entre fin avril et début mai 2011 (resp. 2012) soit 12 mois (resp. 24 mois) après l'entrée des jeunes dans le dispositif³, auprès d'un échantillon de 1800 jeunes. Une enquête parallèle a été menée auprès des structures qui accompagnaient les jeunes afin de documenter les modalités concrètes des dispositifs d'aides.

La section suivante propose un survol des travaux antérieurs qui ont analysé les effets attendus du permis de conduire sur l'accès à l'emploi. La troisième section décrit le protocole de l'expérimentation et de son évaluation. La quatrième section décrit les dispositifs d'aide qui ont effectivement été mis en œuvre et le déroulement de l'expérimentation. La cinquième section donne les résultats agrégés de l'expérimentation. La sixième section présente ces résultats en distinguant les effets sur les filles et les effets sur les garçons. La conclusion aborde les conséquences de nos résultats du point de vue des politiques publiques.

³ 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 la première enquête s'étend de 7 mois pour le dernier jeune entré fin septembre à 15 mois pour le premier jeune entré en janvier 2010.

Encadré

L'examen de passage du permis de conduire en France

Le passage du permis de conduire (permis B) implique de réussir deux épreuves successives. Le code est l'épreuve théorique générale, la conduite est l'épreuve pratique.

Pour réussir l'épreuve théorique, il faut répondre avec moins de cinq erreurs à une série de 40 questions à choix multiples dans un temps imparti. A partir de l'inscription dans une l'auto-école, il faut compter 4 mois avant de pouvoir se présenter à cette épreuve. En cas d'échec, le candidat doit patienter au moins 2 semaines avant de se représenter. Après avoir réussi le code, il doit attendre 2 semaines avant de pouvoir passer l'épreuve pratique. Au-delà des 3 ans et/ou des 5 tentatives, la réussite au code n'est plus valable et l'épreuve théorique doit être repassée.

L'épreuve pratique prend la forme d'une épreuve de conduite avec un inspecteur agréé qui dure une trentaine de minutes. Elle consiste à évaluer chez tout candidat, « le respect des dispositions du code de la route, sa connaissance du véhicule et sa capacité à déceler les défauts techniques les plus importants, sa maîtrise des commandes et de la manipulation du véhicule pour ne pas créer de situations dangereuses, sa capacité à assurer sa propre sécurité et celle des autres usagers sur tout type de route, à percevoir et à anticiper les dangers engendrés par la circulation et à agir de façon appropriée, son degré d'autonomie dans la réalisation d'un trajet, sa capacité à conduire dans le respect de l'environnement et à adopter un comportement courtois et prévenant envers les autres usagers, en particulier les plus vulnérables. » (source : Art 1 de l'Arrêté du 19 février 2010 relatif aux modalités de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B).

Un échec à l'épreuve pratique implique de devoir patienter 2 semaines minimum avant de pouvoir se réinscrire à une prochaine session. La disponibilité des inspecteurs peut augmenter fortement ce délai pour repasser l'épreuve théorique, parfois de plusieurs mois, et impliquer de devoir effectuer des heures de conduite supplémentaires.

Depuis la réforme du permis de conduire du 13 janvier 2009, l'épreuve pratique est basée sur un bilan de compétence et non plus sur un relevé d'erreurs. Le taux de réussite de l'épreuve de conduite a dépassé pour la première fois le seuil des 60% (60,25% en juillet 2010). Il était de 56,6% fin 2008 (source : <http://www.permisdeconduire.gouv.fr>).

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

Aucune étude n'a encore véritablement exploré les effets du permis de conduire sur l'accès à l'emploi pour la population particulière des jeunes en difficulté d'insertion. Mais des travaux ont exploré de façon plus générale l'effet du fait de disposer d'un moyen de transport sur l'accès à l'emploi.

Les études sur données américaines

Sur données américaines, 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 (2005) 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 rémunérés. Ong et Miller (2005) montrent 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. Pour les trois aires métropolitaines de Boston, Los Angeles, et San Francisco, Kawabata (2003) 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 (2003), 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 études sur données françaises

Dans le cas de la France, l'étude d'Avrillier, Hivert et Kramarz (2010) utilise 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, laissent à penser que la possession du permis de conduire a bien un effet positif important sur l'emploi et que la réforme de 1997 a de ce point de vue eu des effets négatifs sur l'emploi par ce relais. Au travers du choc de demande, les auteurs indiquent que la suppression du service militaire aurait constitué une « véritable manne » pour ce secteur protégé et fortement régulé. 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.

Toujours en France, d'autres travaux exploitent des données spatialisées pour évaluer les effets de l'aptitude à la mobilité sur l'accès à l'emploi. En mobilisant des sources administratives exhaustives nationales, Duguet, Goujard, et L'Horty (2009) trouvent que le pourcentage d'équipement en automobile dans une commune a un impact significatif sur sa durée du chômage. Duguet, L'Horty et Sari (2009) confirment ce résultat sur des données régionales sur les temps de transports domicile-travail couvrant l'Ile-de-France. Brunet et Lesueur (2004) trouvent un résultat analogue sur données d'enquête pour la région Rhône-Alpes.

Une étude expérimentale a également été réalisée en France pour vérifier si le fait d'indiquer que l'on possède le permis de conduire a un effet positif sur les chances d'être invité à un entretien d'embauche (Du Parquet *et alii*, 2010). Afficher une capacité de mobilité intra-régionale dans un *curriculum vitae* augmente effectivement les chances d'être invité à un entretien d'embauche pour les jeunes franciliens.

Mais aucun de ces travaux n'est ciblé sur les jeunes 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 méthode d'évaluation par expérience contrôlée, ce qui donne de l'originalité et de l'intérêt à la présente étude.

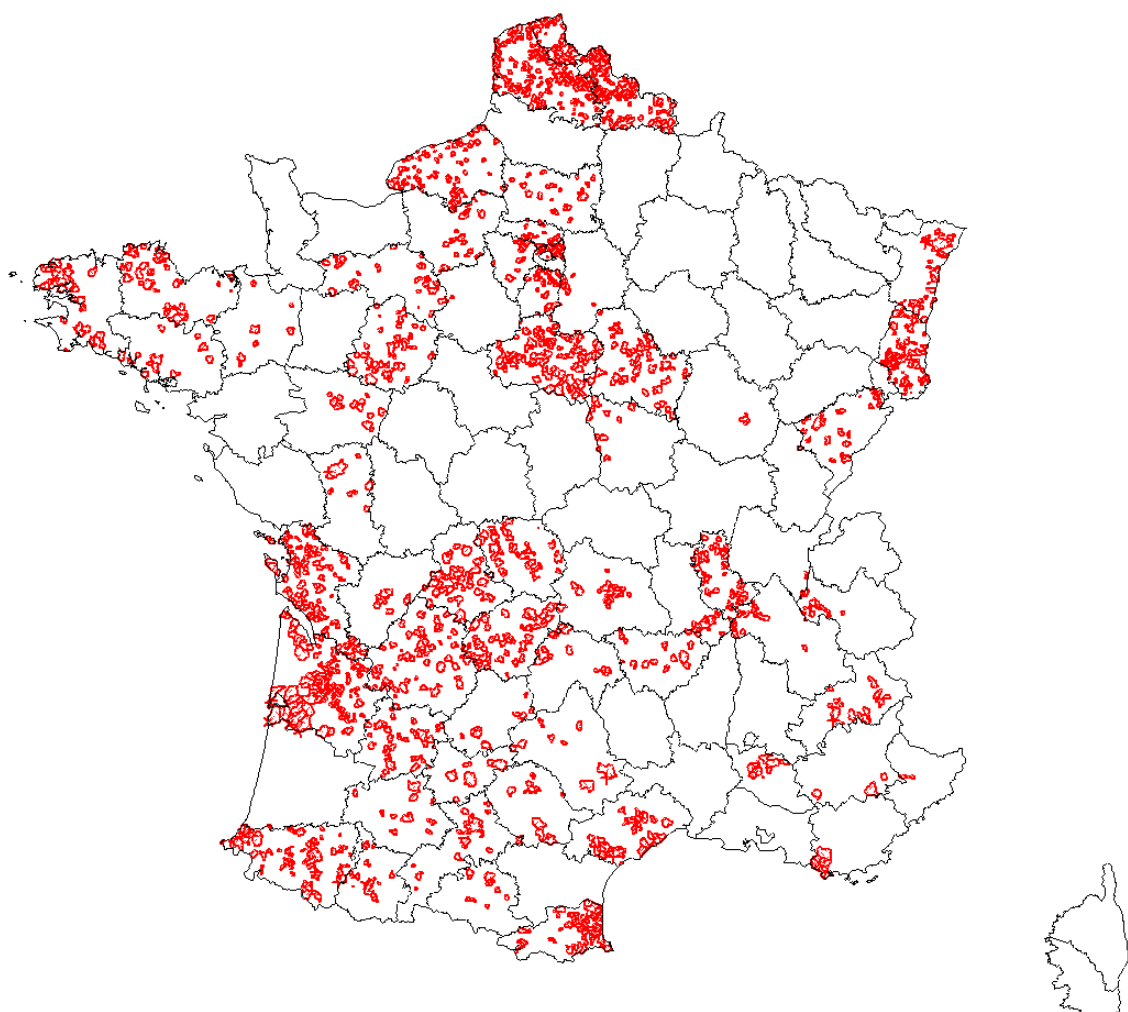
2. Le protocole de l'évaluation

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 projets 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 groupements de missions locales, des associations d'aide aux jeunes 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 institutions dont le projet concerne moins de 100 jeunes et celles qui concernent au moins 100 jeunes. Il y a au total 30 institutions du deuxième type et 28 institutions du premier type qui ont répondu à l'appel à projet. L'évaluation quantitative ne concerne que les 30 institutions qui étaient en relation avec plus de 100 jeunes. Ces institutions fédèrent au total 154 structures différentes sur l'ensemble du territoire français métropolitain. Ces structures, essentiellement des missions locales, sont dispersées sur le territoire métropolitain (carte 1) et sont situées dans des contextes socio-économiques variés (des zones rurales aux tissus urbains les plus denses). Chaque structure accompagne localement de 8 à 150 jeunes. Au total, près de 6000 jeunes sont suivis par l'ensemble des 30 porteurs de projets et sont considérés dans le protocole de l'évaluation.

Calendrier de l'évaluation

Après une phase de préparation de l'expérimentation, les jeunes ont commencé à rentrer dans le dispositif à partir de fin janvier 2010. 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'évaluation de 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 renseigner la situation sociale et socio-professionnelle du jeune. L'extranet est utilisé à la fois à des fins de gestion de l'expérimentation et à des fins d'évaluation.

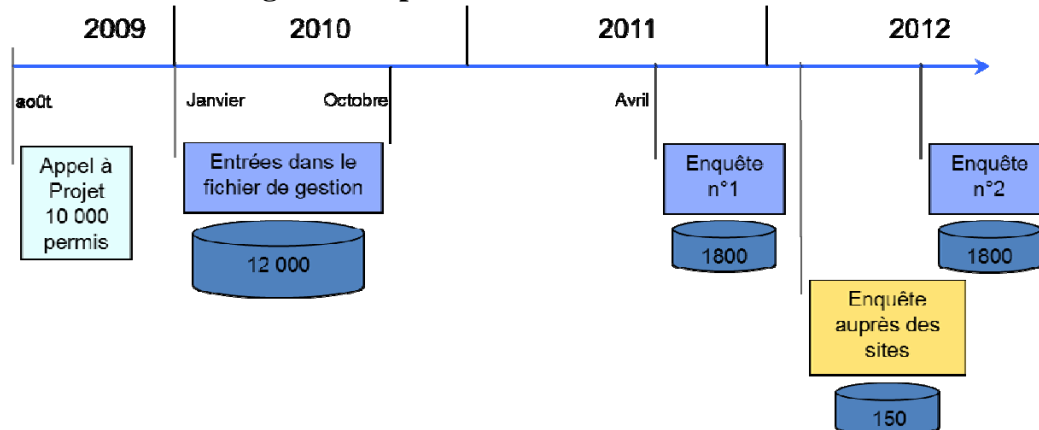
Carte 1. Couverture spatiale des 154 structures locales parties prenantes de l'évaluation



Les structures sont rentrées progressivement dans le dispositif. Les « gros porteurs » sont entrés plus rapidement et étaient tous effectivement actifs en juin 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. 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. La première enquête statistique auprès des jeunes a eu lieu entre avril et mai 2011. La deuxième enquête a eu lieu sur la même période 12 mois plus tard. Ces enquêtes ont concerné 1800 jeunes. Une autre enquête, auprès des 154 structures au contact avec les jeunes, a été réalisée début 2012 pour recueillir des informations complémentaires sur le

contexte local, les aides de droit commun accessibles aux jeunes et les dispositifs d'accompagnement qui ont été effectivement mis en œuvre.

Schéma 1. Chronologie de l'expérimentation et de son évaluation



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), 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 Fonds d'Aide aux Jeunes, d'une bourse régionale, communale ou intercommunale. Il peut varier aussi d'un jeune à l'autre (en fonction du quotient familial, de la signature éventuelle d'un contrat CIVIS).

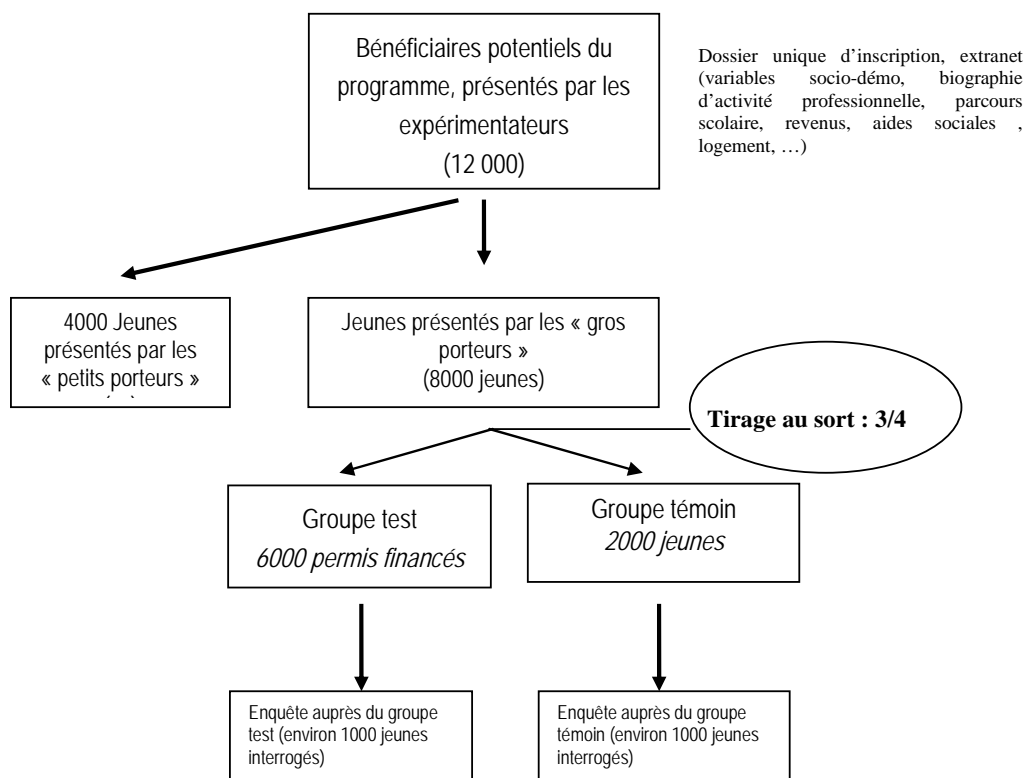
Un protocole d'évaluation randomisée

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 au contact avec les jeunes 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. Les jeunes qui ne bénéficient pas de l'aide constituent le groupe témoin et ont accès aux autres aides accessibles localement (d'un

montant inférieur à celui de l'aide accordé dans le cadre de l'expérimentation). De cette façon, les jeunes des deux groupes ont les mêmes caractéristiques observables et inobservables. Notons que ces jeunes sont tous volontaires pour entrer dans l'expérimentation et souhaitent donc tous être aidés dans le passage de leur permis de conduire, qu'ils soient dans le groupe test ou dans le groupe témoin.

Au moment de leur entrée dans le dispositif, tous les jeunes candidats sont informés, lors 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). Il leur a été demandé d'accepter explicitement de répondre aux enquêtes téléphoniques prévues par le protocole, qu'ils appartiennent au « groupe test » ou au « groupe témoin » après tirage au sort. Les deux enquêtes téléphoniques auprès des jeunes, à 12 mois puis à 24 mois, interrogent à la fois les jeunes du groupe test et ceux du groupe témoin. Une vue d'ensemble du déroulement du protocole est proposée dans le schéma 2.

Schéma 2. Protocole de l'évaluation



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 émarger qu'aux dispositifs de « droit commun », et cela pendant toute la durée de l'évaluation. L'exploitation des enquêtes statistiques auprès des jeunes et 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.

3. L'enquête auprès des structures accompagnatrices

L'enquête statistique auprès des structures accompagnatrices a été menée entre Février et Mai 2012. Son objet était de recueillir des informations rétrospectives sur le déroulement de l'expérimentation et son contexte local. Au terme des relances, 137 questionnaires ont été retournés complétés.

Sélection des candidats dans le dispositif

Près de 65% des structures ont établi des critères de sélection formalisés conditionnant l'entrée des jeunes dans le dispositif. Parmi ces critères, celui du dynamisme, motivation et autonomie du jeune d'une part, et les critères sociaux et/ou financiers d'autre part, ont été les plus importants puisque environ 29% (respectivement 27 %) des structures répondantes les ont reportés comme critères de sélection formalisés conditionnant l'entrée des jeunes dans le dispositif. Viennent ensuite le critère du projet professionnel validé et/ou nécessitant le permis de conduire (22% des réponses) et celui de la détention du code ou au moins son inscription (13% des réponses). La grande difficulté d'insertion des jeunes (jeunes mères, jeunes vivant en ZUS, en milieu rural, jeunes sortis de prison,...) a été retenue comme critère de sélection par environ 8% des structures.

Pour près de 80% des structures, la phase de sélection prévoyait également une évaluation des capacités d'apprentissage du jeune, au sens large. Ces capacités ont majoritairement été évaluées sous l'angle de l'aptitude à l'apprentissage du code et/ou de la conduite (ce fut le cas pour environ 70% des structures ayant pratiqué une évaluation des capacités d'apprentissage). La compréhension du français a été appréciée par plus d'un quart des structures ayant imposé une évaluation des capacités d'apprentissage.

Enfin, pour plus de 7 structures sur 10, l'arbitrage entre les différentes candidatures résultait d'une procédure interne. Plus précisément, l'entrée dans le dispositif était essentiellement validée par une étude des dossiers lors d'une commission interne (tableau 1).

Tableau 1 : Modalités de la procédure de validation de l'entrée dans le dispositif

	Fréquence (%)
Ordre d'inscription	1.05
Couverture homogène du territoire	2.11
Etude des dossiers en commission interne	74.74
Analyse du (ou des) devis de l'auto-école	1.05
Entretien individuel/lettre de candidature	14.74
Rencontre collective	6.32

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquête auprès des structures accompagnatrices

Intervention des auto-écoles et leur implication dans le dispositif

Chaque structure prescriptrice a collaboré en moyenne avec 13 auto-écoles. Dans plus de 7 structures sur 10, aucune contrainte n'était imposée au bénéficiaire pour choisir l'auto-école dans laquelle il a effectué son apprentissage. Dans ces cas, pour 2/3 des jeunes, le choix s'effectuait avant tout selon les devis. Le critère de la proximité du domicile n'était essentiel

que pour environ 12% des jeunes, celui de l'accessibilité en termes d'horaires d'ouverture, de moyens de transport, ne s'est révélé déterminant que pour 8% des bénéficiaires (tableau 2). A l'inverse, si l'auto-école devait être choisie parmi une liste de partenaires, c'est ce dernier critère d'accessibilité qui a été décisif dans un 1 cas sur 2. Dans les autres cas, c'est le critère du maillage du territoire qui a été important (pour 43% de ces structures).

Tableau 2 : Critères de choix si l'auto-école était choisie librement

	Fréquence (10%)
Proximité du domicile	11.63
Accessibilité (horaires larges d'ouverture, ...)	8.14
Réputation	1.16
Validation par le référent mission locale	6.98
Devis	66.28
Propres critères du jeune	5.81

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquête auprès des structures accompagnatrices

Selon les missions locales qui sont interrogées dans l'enquête, les auto-écoles intervenant auprès des bénéficiaires se sont moyennement associées au dispositif (5, sur une échelle de 0 à 10). La coordination entre le référent insertion et l'auto-école s'effectuait majoritairement (dans plus de 7 cas sur 10) par le biais de communications téléphoniques ou électroniques. Les visites et/ou réunions n'ont été reportées comme moyen de coordination que dans 1 cas sur 4.

Enfin, dans environ 2 structures sur 10, le partenariat avec certaines auto-écoles a été rompu depuis la mise en place du dispositif, principalement pour cause de fermeture de l'auto-école (suite au décès du dirigeant, d'une liquidation judiciaire, d'un déménagement, du départ en retraite, d'un changement de propriétaire...). Le manque de sérieux de l'auto-école a tout de même été reporté comme motif de rupture du partenariat dans près d'un tiers des cas.

Accompagnement durant le dispositif

Environ 85% des structures ont formalisé l'entrée des bénéficiaires dans le dispositif par le biais de la signature d'un document de type contractuel. Dans plus d'1 contrat sur 2, l'auto-école était cosignataire, ainsi que la structure prescriptrice (dans 25% des contrats signés) et le porteur de projet (10% des contrats signés). Les structures ont reporté ce contrat comme étant assez engageant (moyenne de 7.5 sur une échelle de 0 à 10).

Dans plus de la moitié des structures, des contreparties non financières conditionnaient l'entrée dans le dispositif, pour une durée moyenne de 31 heures. Ces contreparties

consistaient principalement (à 64%) à suivre un parcours pédagogique absorbant diverses problématiques liées à la conduite (sécurité routière, sécurité mécanique, logique assurantielle...). Dans 26% des cas de contreparties non financières, le bénéficiaire devait s'engager à assister à des cours lui permettant de travailler ou de mettre à niveau ses capacités d'apprentissage. Enfin, dans 1 cas sur 10, le bénéficiaire devait mener durant le déroulement du dispositif un « projet citoyen » (bénévolat pour une association ou une collectivité ...). Les associations caritatives ont ainsi été majoritairement associées (tableau 3).

Tableau 3 : Acteurs associés aux contreparties non financières

	Fréquence (%)
Sécurité Routière (Police, Gendarmerie,...)	6.35
Prévention santé (Pompiers, toxicomanie, premiers secours)	25.40
Associations caritatives	39.68
Ecoles de conduite	17.46
Porteur	4.76
Acteurs scolaires	6.35

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquête auprès des structures accompagnatrices

De nouveau, dans plus d'1 cas sur 2, l'organisation de l'apprentissage est restée individuelle sur le modèle du public habituel d'une auto-école, en lien avec le référent mission locale, sans accompagnement collectif des bénéficiaires. En revanche, lorsqu'un accompagnement collectif était prévu, il concernait surtout (à 58%) l'apprentissage du code ou l'ensemble de l'apprentissage du permis de conduire (à 37%).

Selon les structures en contact avec les jeunes qui sont interrogées dans l'enquête, sur une échelle de 0 à 10, le suivi du bénéficiaire a été moyennement intensif. Le dispositif laissait ainsi une marge de manœuvre au bénéficiaire pour organiser son apprentissage, en prévoyant à minima certaines contraintes qui concernaient essentiellement l'ensemble du permis de conduire. La manière dont était suivi le bénéficiaire est assez différente d'une structure à l'autre (tableau 4).

Tableau 4 : Forme du suivi du bénéficiaire

	Fréquence (%)
Suivi, vérification de l'assiduité	22.09
Entretiens individuels réguliers	30.23
Fixation d'un délai	13.95
Cours théoriques obligatoires	27.91
Participation obligatoire à des ateliers de prévention	5.81

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquête auprès des structures accompagnatrices

Cependant, dans près d'1 cas sur 2, les effets du suivi du bénéficiaire n'ont pas été mesurés. Lorsqu'ils l'ont été, ce suivi n'a pas eu d'incidence particulière pour 1 jeune sur 2. Il a été positif pour 38% environ des bénéficiaires et négatif pour 12% d'entre eux.

Pilotage et gouvernance locale du dispositif

L'enquête fournit également des éléments informatifs concernant le pilotage et le mode de gouvernance locale du dispositif, au regard de l'ensemble des territoires associés. Ainsi, sur une échelle de 0 à 10, le degré de centralisation du pilotage des actions du dispositif était en moyenne de 6. Le porteur de projet d'une part, et les comités de pilotage d'autre part, assuraient à parts égales (40%) la coordination du dispositif. Dans environ 17% des structures, la coordination était à la charge d'un référent spécifique à l'action alors que, dans moins de 3% des cas, c'est le directeur de la structure prescriptrice qui en avait la charge.

Dans la moitié des structures, le dispositif s'est inscrit dans des coopérations existantes antérieurement sur le territoire. La subvention a ainsi permis d'appuyer des partenariats et des habitudes de travail déjà ancrés dans les usages (tableau 5).

Tableau 5 : Organisation de la gouvernance de la déclinaison locale du dispositif

Le dispositif s'est organisé autour de...	Fréquence (%)
Création(s) de partenariats	28.79
Coopérations existantes antérieurement	50.00
Coordination à minima entre les acteurs	21.21

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquête auprès des structures accompagnatrices

Passage du permis de conduire

L'enquête auprès des structures a permis de rendre compte des obstacles rencontrés par les bénéficiaires du dispositif dans le passage du code de la route ou du permis de conduire. Comme le montre le tableau 6, le stress lié aux examens, à la conduite, le manque de confiance en soi, ou encore le manque de motivation, d'autonomie ont constitué les principales barrières. Les difficultés d'ordre financier ne sont au contraire pas évoquées comme étant dominantes, les aides perçues permettant sans doute de surmonter ces difficultés. Les difficultés de compréhension, d'apprentissage (du code notamment) sont importantes, malgré l'évaluation quasi systématique des capacités d'apprentissage du jeune lors la phase de sélection des candidatures (cf. supra).

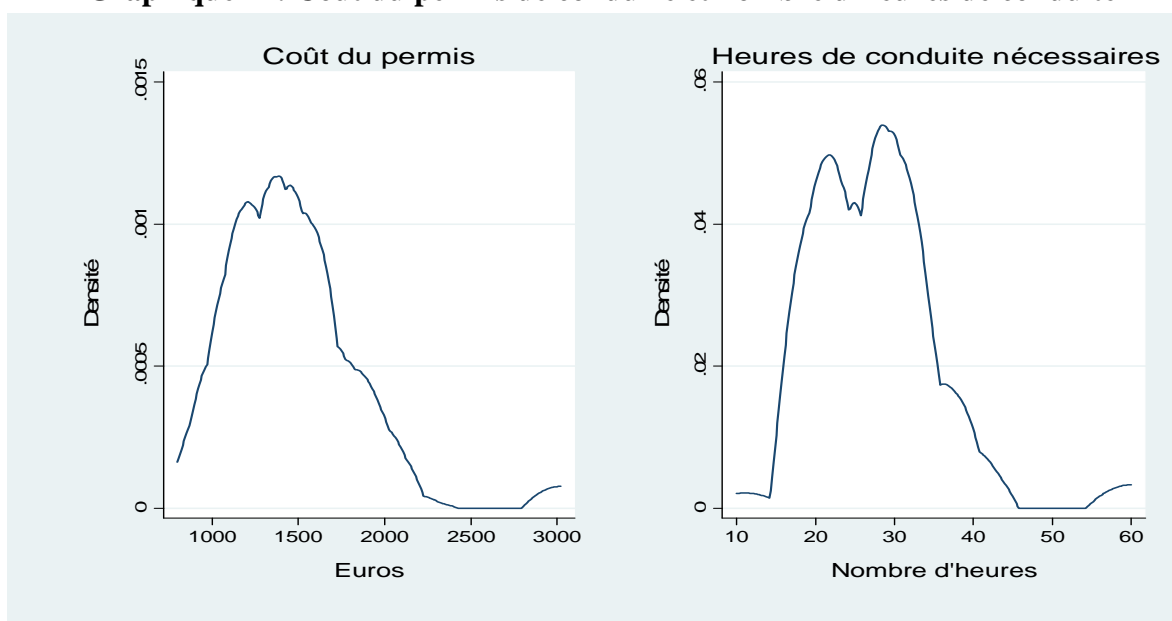
Tableau 6 : Principaux obstacles rencontrés dans le passage du permis de conduire

Obstacles	Fréquence (%)
Difficultés d'ordre financier	10
Difficultés de conciliation avec les autres démarches d'insertion	10
Problèmes personnels	5
Difficultés de compréhension, d'apprentissage	19.17
Manque d'examineurs, de places aux examens	16.67
Stress, manque de confiance en soi, d'autonomie, de motivation	39.16

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquête auprès des structures accompagnatrices

D'après les réponses reportées par les structures, le coût du permis de conduire dans son ensemble s'élève à 1459€ en moyenne, pour un nombre d'heures de conduite moyen de 28 heures. Mais ces moyennes cachent des écarts très importants (graphique 1).

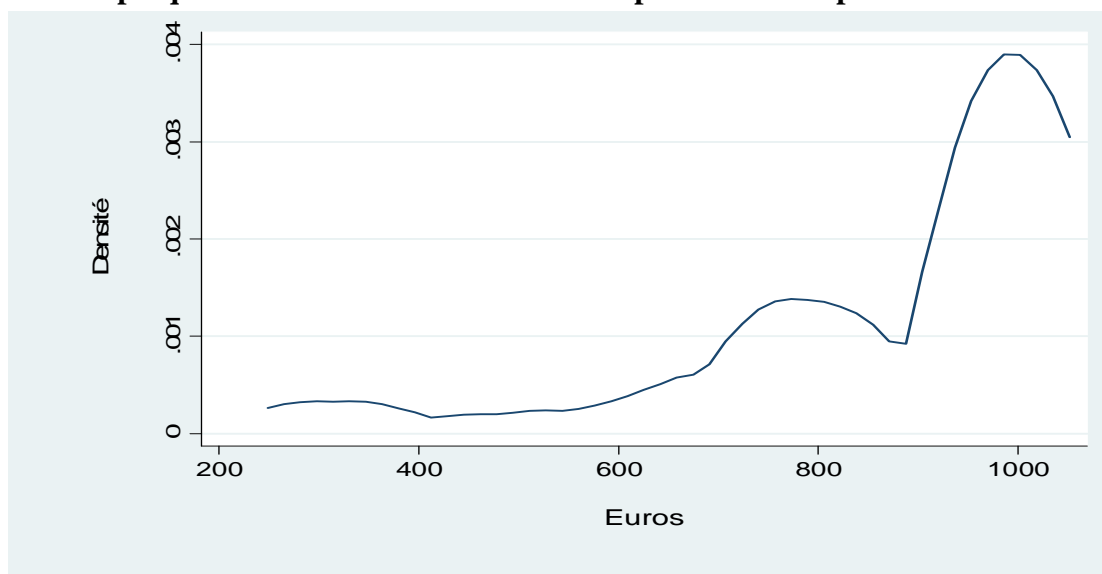
Graphique 1 : Coût du permis de conduire et nombre d'heures de conduite



Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquête auprès des structures accompagnatrices

Parmi les sommes engagées pour financer le coût total d'un permis de conduire, le montant de l'aide financière au titre de la subvention du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse a été en moyenne de 892€. Là encore, cette moyenne cache de fortes disparités (graphique 2). Le mode de la distribution se situe clairement autour de 1000 €

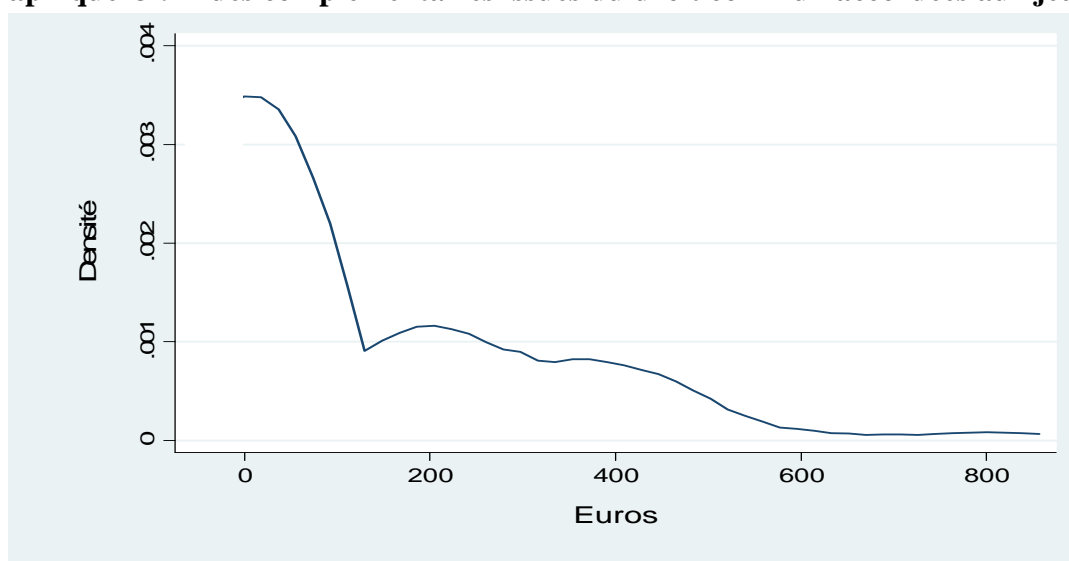
Graphique 2 : Subvention du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse



Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquête auprès des structures accompagnatrices

Outre la subvention du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse, des aides complémentaires issues du droit commun ont été accordées aux jeunes qui étaient dans l'expérimentation, pour un montant moyen de 280€ (graphique 3). Environ 62% de ces aides émanaient des collectivités territoriales (communes, Conseil général, Conseil régional, Service Jeunesse de la Ville...), alors que le Fonds d'Aide aux Jeunes, le Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Jeunes, les CIVIS⁴, ou encore la Maison de l'Emploi ont contribué à hauteur de 38% environ.

Graphique 3 : Aides complémentaires issues du droit commun accordées aux jeunes

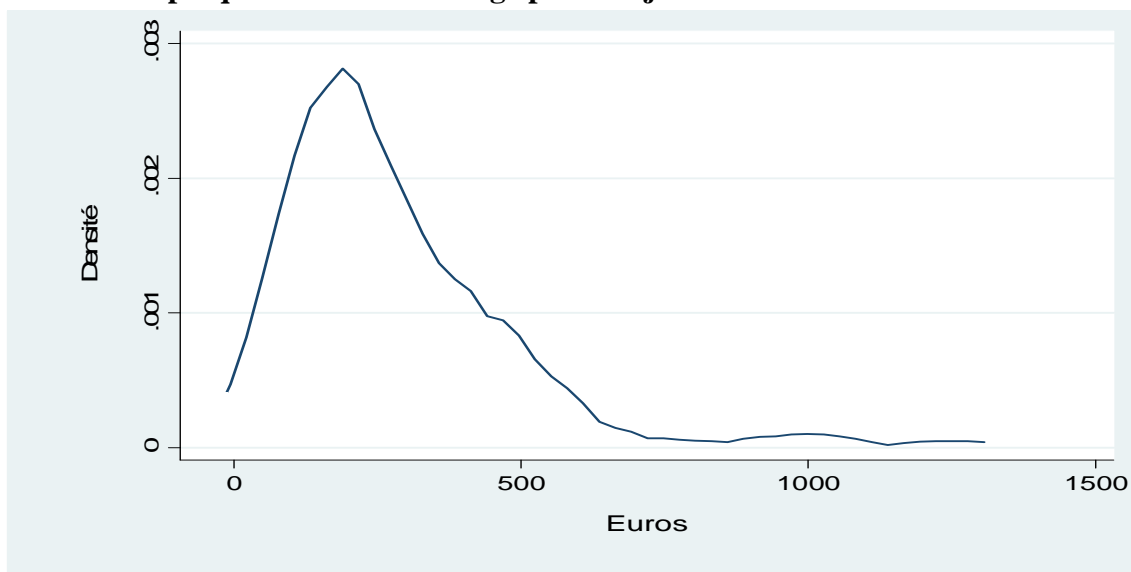


Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquête auprès des structures accompagnatrices

⁴ Contrat d'Insertion dans la Vie Sociale.

Les différentes aides et la subvention du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse n'ont pas été suffisantes pour financer la totalité du coût du permis de conduire. Selon les structures qui ont accompagné les jeunes, la contrepartie financière à la charge des bénéficiaires a été en moyenne de 281€(graphique 4).

Graphique 4 : Reste à charge pour les jeunes bénéficiaires de l'aide

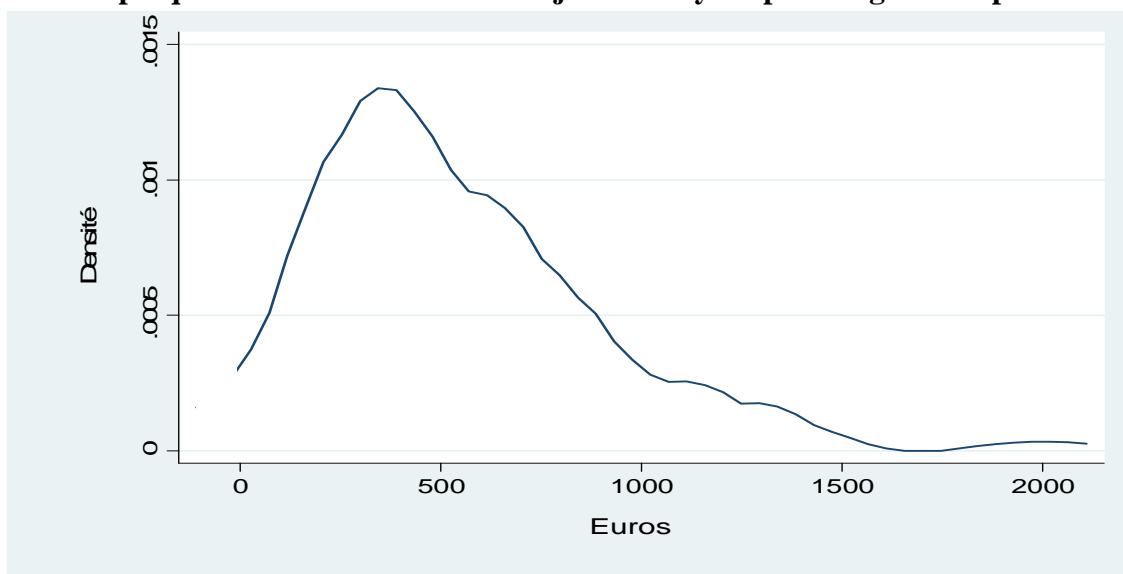


Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquête auprès des structures accompagnatrices

Les jeunes qui n'ont pas bénéficié de l'aide dans le cadre de l'expérimentation ont pu prétendre à des aides au financement du permis (aides de droit commun). Selon les structures au contact des jeunes, le montant moyen de ces aides de droit commun s'est élevé à 533€ (graphique 5). Ces aides provenaient d'un financement émanant pour moitié des collectivités territoriales. L'autre moitié a été financée, à parts égales, par le biais du Fonds d'Aides aux Jeunes, du Fonds d'Insertion Professionnelle des Jeunes, des CIVIS, de la Maison de l'Emploi, de la DIRECCTE⁵ d'une part, et via des prêts à taux zéro, des microcrédits personnels, ou le permis à 1€ d'autre part.

⁵ Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi.

Graphique 5 : Aides accordées aux jeunes n'ayant pas intégré le dispositif



Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquête auprès des structures accompagnatrices

4. Résultats de l'évaluation

Dans cette section, nous présentons les résultats de l'exploitation des deux enquêtes téléphonique réalisées 12 mois puis 24 mois après l'entrée dans le dispositif. 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.

Nos échantillons se composent à chaque fois de deux sous-échantillons : les individus du groupe test et ceux du groupe témoin. Ces individus ont répondu lors des deux enquêtes statistiques 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, la moyenne des réponses à chaque question a été calculée, 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. Toutes ces opérations ont été répétées dans les mêmes termes lors des deux enquêtes.

La taille des échantillons varie dans le temps. Au sein du fichier de gestion, l'échantillon est de 5370 jeunes dans le groupe test et 1795 jeunes dans le groupe témoin. Ces chiffres correspondent aux effectifs des jeunes prescrits par les structures expérimentatrices qui étaient considérées dans l'évaluation quantitative (soit 30 institutions au total) et qui sont rentrés dans l'expérimentation entre début janvier 2010 et fin septembre 2010, date à partir de laquelle les entrées n'ont plus été considérées du point de vue de l'évaluation quantitative. Ce premier échantillon correspond à la base de sondage pour la construction des enquêtes statistiques. En pratique, nous avons des difficultés pour constituer un échantillon de 1000 jeunes témoins à partir d'une base de 1795 jeunes constituée un an plus tôt. C'est pourquoi l'enquête à un an comprend 828 jeunes témoins et que celle à 2 ans ne contient que 629 jeunes. qui figurent dans le fichier de gestion sont 5370 n'est pas la même aux deux enquêtes. Si le groupe test dépasse 1000 individus, le groupe témoin est de plus petite taille, en particulier à la deuxième enquête.

Tableau 7. Taille des échantillons

	Groupe test	Groupe témoin
Fichier de gestion	5370	1795
Enquête 1	1000	828
Enquête 2	1257	629

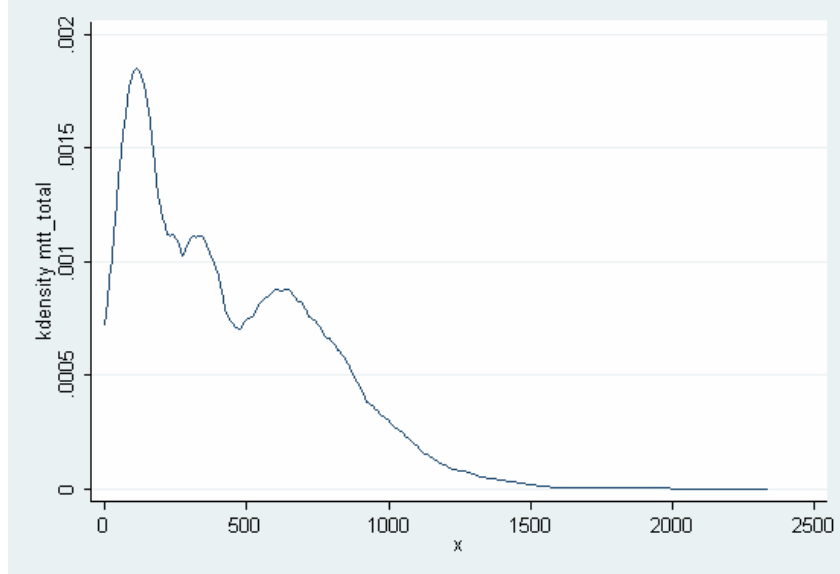
Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquêtes auprès des jeunes

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 faible compte tenu de la taille des deux groupes test et témoin, il est prudent de vérifier que ces 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 (graphique 6), 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.

Graphique 6 : Revenus des jeunes (montants mensuels en €)



Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquête auprès des jeunes

Nous avons pu constater que la répartition des individus au sein des deux groupes était quasi identique et que les quelques différences relevées ne sont pas susceptibles d'influencer les résultats de l'évaluation. Pour le vérifier, et après avoir calculé toutes les moyennes pour chaque catégorie (test / témoin) dans le fichier de gestion, nous avons effectué systématiquement des tests de différences de ces moyennes. Les résultats de ces tests figurent en annexe 1. Très peu de différences sont statistiquement significatives. Certes, l'hypothèse nulle est statistiquement rejetée aux seuils usuels pour la proportion de bachelier, où l'échantillon est faible. Mais en testant les moyennes au sein des différentes catégories de bac (général, technologique, professionnel), elle n'est plus rejetée. Dans l'ensemble, les proportions sont donc bien similaires entre les deux groupes. La seule variable pour laquelle on trouve une différence est la proportion de jeunes qui déclarent être en emploi. Elle est un tout petit plus élevée pour le groupe test (11,7 % contre 9,9 %). On relève aussi, de façon cohérente, une faible différence dans les ressources mensuelles déclarées qui sont un peu plus élevées (de 16,30 €) pour les jeunes du groupe test. Mais on ne relève pas de différence

significative pour les proportions de jeunes demandeurs d'emploi ou de jeunes en formation, qui sont celles qui nous intéressent le plus.

Nous avons également effectué ce type contrôle dans les fichiers des enquêtes sur toutes les variables qui ne varient pas ou peu dans le temps (sexe, date de naissance, diplôme, etc.) pour vérifier si l'attrition avait modifié la composition des échantillons. Les résultats de ces tests figurent en annexe 2. Nous trouvons de petites différences de composition d'échantillons entre les fichiers de gestion et les données issues des enquêtes. Les jeunes interrogés dans les enquêtes sont un peu plus fréquemment des hommes, peu diplômés, et demandeurs d'emploi. Mais ces petites différences ne sont pas susceptibles d'expliquer les résultats de l'évaluation, d'autant que nous ne trouvons pas de différence entre les deux enquêtes (cf. deuxième partie de l'annexe 2).

L'expérimentation a produit un effet important sur l'accès à l'autonomie routière des jeunes

Les différences entre les moyennes des jeunes du groupe test et celles du groupe témoin reflètent l'effet causal du dispositif d'aide au permis de conduire. Ces différences figurent dans l'annexe 3 pour l'ensemble des questions de l'enquête. 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 % dans le groupe test à 12 mois et de 44,8 % à 24 mois, contre 13,6 % et 29,8 % dans le groupe témoin (tableau 8). Il varie ainsi du simple au double entre les jeunes aidés et les autres au bout d'un an, avec une différence de 11 points. L'écart est encore plus élevé à 24 mois où il atteint 15 points. Cette différence est significative et peut donc être attribuée à l'impact causal de l'expérimentation qui produit effectivement un effet très net sur les chances d'obtenir le permis de conduire.

Le même type de comparaison peut être effectué en décomposant chacune des étapes successives du parcours du jeune qui passe son permis : 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 8). Douze mois après l'entrée ans le dispositif, plus d'un jeune sur deux du groupe test a validé l'épreuve théorique alors qu'ils ne sont qu'un sur trois dans le groupe témoin. A vingt-quatre mois, l'écart absolu entre les deux groupes est toujours le même : +18,8 % pour les jeunes qui ont été aidés.

Enfin les détenteurs d'une voiture sont 16,3 % chez les subventionnés et 9,9 % chez les témoins, à un an, et ils sont respectivement 34,5 % et 21,6 % à deux ans. L'écart de probabilité est doublé et il atteint 13 % à deux ans.

Tableau 8 : Progression des jeunes dans le déroulement du permis de conduire

8-A. Effets à un an

	Groupe test	Groupe témoin	Différence	Student
A obtenu le Code	53 %	34,2 %	18,8**	8.2
A obtenu le Permis	25,2 %	13,6 %	11,6**	6.35
Dispose d'une voiture	16,3 %	9,9 %	6,4**	4.09

8-B. Effets à deux ans

	Groupe test	Groupe témoin	Différence	Student
A obtenu le Code	66 %	47,2 %	18,8**	8.01
A obtenu le Permis	44,8 %	29,8 %	15**	6.5
Dispose d'une voiture	34,5 %	21,6 %	12,95**	6.11

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquêtes auprès des jeunes

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 %

Ces chiffres peuvent être appliqués à l'ensemble de l'expérimentation pour donner un ordre de grandeur des effets produits. Deux ans après l'aide qui a été attribuée à 10 000 jeunes, on peut dire que 1880 d'entre eux n'auraient pas eu le code de la route en l'absence de l'aide, que 1500 n'auraient pas eu le permis et que 1295 n'auraient pas eu leur propre véhicule.

La subvention et l'accompagnement produisent donc des effets importants sur les chances d'obtenir le code, le permis de conduire et sur les chances 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 sont volontaires pour participer à une expérimentation visant à les aider à obtenir le permis de conduire. 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 panne d'insertion l'accès à la mobilité routière en France.

Cet effet positif est lié à la capacité donnée aux jeunes de pouvoir tenter davantage de fois les épreuves du permis de conduire

Les chances de succès plus fortes des jeunes qui ont bénéficié de l'aide ne s'expliquent pas par un taux de réussite plus élevé aux épreuves du permis de conduire. Pour le montrer, on a calculé les probabilités conditionnelles de succès, c'est-à-dire les probabilités de succès à l'étape suivante du parcours d'acquisition de l'autonomie routière, pour ceux qui ont passé l'étape précédente. Les résultats figurent dans l'annexe 4.

Parmi ceux qui ont obtenu le code, la part de ceux qui l'ont obtenu dès le premier essai est la même dans les deux groupes, à un horizon d'un an comme à un horizon de deux ans après l'entrée dans le dispositif. Il en va de même pour ceux qui l'ont obtenu à la deuxième ou à la troisième tentative. On en déduira que la subvention et l'accompagnement ne facilitent pas les chances d'obtenir le code lorsqu'on le passe. Si effectivement les jeunes aidés ont un taux de réussite à l'épreuve théorique du permis de conduire plus élevé c'est donc parce qu'ils la passent un plus grand nombre de fois. D'une part, ils sont un peu plus fréquemment inscrits dans une auto-école, d'autre part, parmi ceux qui y sont inscrits et qui n'ont pas encore validé l'épreuve théorique, la proportion de ceux qui la passent pour la troisième fois est plus élevée pour les jeunes qui bénéficient de l'aide (12,6 % contre 4,4 % dans le groupe témoin des non bénéficiaires).

De même, parmi les jeunes qui ont obtenu le code, le fait de bénéficier de l'aide 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, à un horizon de douze mois et la différence est significative à un seuil de 10 % (elle ne l'est plus à 24 mois). Mais parmi ceux qui ont obtenu le permis, la part de ceux qui l'ont obtenu dès le premier essai est la même dans les deux groupes, à un horizon d'un an comme à un horizon de deux ans après l'entrée dans le dispositif. On en déduira comme précédemment que la subvention et l'accompagnement ne facilitent pas les chances d'obtenir le permis lorsqu'on le passe. Si effectivement les jeunes aidés ont un taux de réussite au permis plus élevé c'est parce qu'ils peuvent le repasser plus de fois, grâce à l'aide financière dont ils disposent. Lorsqu'ils échouent à l'épreuve pratique, les jeunes accompagnés la repassent un plus grand nombre de fois que les jeunes du groupe témoin. On constate effectivement une différence significative dans le nombre d'heures de conduite : 36,5 heures en moyenne 24 mois après le début de

l'expérimentation pour les jeunes du groupe test qui ont obtenu le permis contre 32,7 heures pour ceux du groupe témoin. Les jeunes aidés peuvent financer le supplément d'heures de conduite et le coût des nouvelles tentatives là où les jeunes non aidés sont contraints à l'abandon.

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

Une différence intéressante concerne le coût du permis. Parmi ceux qui ont eu le permis et qui sont interrogés lors de la première enquête, les jeunes accompagnés déclarent que le reste à charge est en moyenne de 779,50 € 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 là⁶. Les jeunes non accompagnés ont quant à eux un reste à charge de 1184,80 € 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 (cf infra). La différence est de 405 € 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 (dans la première enquête). Cela signifie que tous les effets positifs que nous venons de mettre en évidence correspondent aux conséquences de cet écart de 405 € et à ceux des mesures d'accompagnement. Notons que cet écart est plus élevé à la deuxième enquête (il atteint 526 €).

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

Regardons maintenant la situation du logement pour les deux groupes. Premier constat, les jeunes qui ont bénéficié de l'aide ont moins souvent changé d'adresse la première année mais en ont plus souvent changé au bout de deux ans que ceux du groupe témoin. Le fait de bénéficier de la subvention diminue la mobilité résidentielle dans un premier temps puis l'augmente ultérieurement.

⁶ Il s'agit ici du reste à charge déclaré par le jeune. Celui déclaré par les structures est d'un montant sensiblement inférieur (cf infra.)

Deuxième constat, les jeunes qui ont bénéficié de la subvention et de l'accompagnement habitent plus fréquemment un logement indépendant, mais uniquement la première année de l'expérimentation.

Ces résultats ne doivent pas être mal interprétés. Ils ne sont pas liés au fait d'avoir obtenu le permis, comme le montrent le tableau 9 où l'on distingue les jeunes dans les deux cas de figure. Il y a bien une différence statistiquement significative (colonne de droite du tableau 9-A) sur les conditions de logement, que les jeunes aient ou non leur permis de conduire. On constate clairement que les jeunes du groupe test vivent plus souvent dans un logement indépendant, qu'ils aient ou non le permis, mais uniquement dans la première année de l'expérimentation. Ils habitent aussi moins souvent chez leurs parents, qu'ils aient le permis ou non, et seulement dans les douze premiers mois de l'expérimentation. Ce n'est donc pas un effet du permis, c'est un effet du couple subvention-accompagnement. L'aide donnée aux jeunes augmente leurs chances d'habiter dans un logement indépendant. Elle semble avoir amélioré l'autonomie résidentielle des jeunes.

Ce faisant, on s'attendrait à ce que les jeunes du groupe test aient 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 premiers mois. A nouveau, il ne s'agit pas d'un effet du passage du permis, mais bien d'un effet de l'expérimentation. L'interprétation est la suivante. 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 pendant toute la durée de leur formation. 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 habiter trop loin de leur auto-école. L'aide joue alors comme un frein au déménagement.

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 dé-cohabiter 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, 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 la résidence des parents, au moins pendant le temps de leur passage de permis de conduire. Cette interprétation est corroborée par d'autres résultats de l'enquête : les jeunes du groupe test vont percevoir un montant plus élevé d'allocations logement mais seulement dans les douze premiers mois de l'expérimentation (tableau en annexe 3).

Tableau 9 : « Habitez-vous actuellement dans un logement indépendant ? »

9 – A. Effets à un an

	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	

9 – B. Effets à deux ans

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
Oui			
Permis	49,2%	51,1%	0,6556
Non permis	49,9%	49,6%	0,9476
Proba critique	0,8173	0,7429	
Non, chez les parents			
Permis	47,6%	45,6%	0,6342
Non permis	44,5%	46,4%	0,5280
Proba critique	0.2740	0.8452	

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquêtes auprès des jeunes

Lecture : 12 mois après leur entrée dans le dispositif, 55,5 % des jeunes bénéficiaires de l'aide et ayant obtenu le permis répondait oui à la question « habitez-vous actuellement dans un logement indépendant ? ». Ils n'étaient que 41,6 % parmi les jeunes du groupe témoin qui avaient également obtenu leur permis, soit une différence significative au seuil de 1,35 %.

D'ailleurs, il s'agit bien là d'un effet de court terme, lié à la durée de l'expérimentation et aux contraintes du passage de permis pour les jeunes. A la deuxième enquête, on ne trouve plus de différence entre les jeunes dans le fait d'habiter ou non un logement indépendant (tableau 9-B) mais on trouve une fréquence de déménagement plus élevée pour les jeunes bénéficiaires de l'aide. Une fois levées les contraintes de l'expérimentation et du passage du permis, il n'y

a plus d'obstacle à la mobilité par le déménagement. L'expérimentation n'a donc fait au final qu'accélérer la prise d'autonomie résidentielle des jeunes et retardé leur mobilité résidentielle.

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 10, 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 premiers 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, qu'ils aient ou non le bénéfice de la subvention. 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). Deux ans après le début de l'expérimentation, les jeunes du groupe test habitent moins souvent dans une maison. Ils ont déménagé pour prendre un appartement. Mais ceux qui ont le permis continuent à résider plus fréquemment dans une maison.

Tableau 10 : « Dans quel type de logement habitez-vous ? »
10 – A. Effets à un an

	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	

10 – B. Effets à deux ans

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
Maison			
Permis	38,9%	46,2%	0,1386
Non permis	29,9%	31,4%	0,6471
Proba critique	0,0105	0,0019	
Appartement			
Permis	56,1%	51,8%	0,3839
Non permis	63,6%	64,3%	0,8338
Proba critique	0,0390	0,0111	

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquêtes auprès des jeunes

Lecture : Voir le tableau 9.

Des effets limités sur l'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 peut être amené à réduire l'intensité de sa recherche d'emploi. A contrario, l'obtention du permis peut augmenter 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 d'effet notable de l'aide dont a bénéficié les jeunes, à court terme comme à long terme, 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 montant du salaire, du type de contrat de travail, de la durée du travail, du statut d'emploi ou encore, du montant des revenus de remplacement. Dans le tableau de l'annexe 3, où figurent tous ces éléments, aucune différence significative n'émerge sur aucun item entre le groupe test et le groupe témoin. Les ressources des jeunes qui ont bénéficié de l'aide et de ceux qui ne l'ont pas obtenu sont les mêmes, 12 mois comme 24 mois après le début de l'expérimentation. Il n'y a pas d'écart dans la proportion de ceux qui perçoivent un salaire, ni sur le niveau de ce salaire, qui progresse au même rythme pour les deux groupes. Il y a la même proportion de personnes en emploi, de jeunes en formation et de demandeurs d'emploi dans les deux groupes. Il n'y a pas de différence dans la proportion de CDI mais il y a toutefois un écart dans la part de CDD qui est plus élevée pour les jeunes qui ont été aidés et uniquement dans la deuxième enquête.

Les seules différences notables portent sur la nature de l'emploi, pour ceux qui sont employés. Les jeunes aidés travaillent un peu moins pour des particuliers pendant l'expérimentation et occupent un peu plus fréquemment des emplois de manœuvre ou ouvrier spécialisé dans les domaines de la production, des chantiers et de l'exploitation et dans ceux du gardiennage, du nettoyage et de l'entretien ménager, ou encore, dans la construction. Ces emplois nécessitent plus fréquemment l'usage d'une voiture, comme outil de travail ou parce que la localisation du travail peut changer. Dans la deuxième enquête, les jeunes qui ont bénéficié de l'aide

déclarent effectivement plus fréquemment avoir besoin d'une voiture dans le cadre de leur travail.

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 la première 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 liée au paiement du reste à charge. Il se peut également que les deux causalités jouent à la fois. C'est ce que suggère le tableau 11, où l'on note que la relation se maintient dans le temps.

Tableau 11 : « Avez-vous perçu un salaire le mois dernier ? »

11 – A. Effets à 1 an

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
Permis	48 %	48,7 %	0.9079
Non permis	38,8 %	37,1 %	0.5148
Proba critique	0.0098	0.0191	

11 – B. Effets à 2 ans

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
Permis	46,7%	47,5%	0,8500
Non permis	40,1%	35,6%	0,1294
Proba critique	0,0186	0,0056	

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquêtes auprès des jeunes

Lecture : Voir le tableau 9.

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. Il n'y a pas de différence dans la durée du chômage pour les jeunes demandeurs d'emploi, dans les chances de se voir proposer un emploi, ou dans l'intensité de la recherche d'emploi telle que l'on peut l'apprécier dans l'enquête. Toutefois, plusieurs réponses laissent à penser que les jeunes qui ont été aidés sont plus exigeants dans leur recherche d'emploi. Ils refusent plus fréquemment les emplois qui ne correspondent pas à leurs compétences et concèdent des temps de trajet plus courts pour les emplois en CDD et/ou à temps partiel, que ceux qui n'ont pas été aidés.

Des effets positifs sur l'intégration sociale des jeunes

Plusieurs questions portaient 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 reportés dans l'annexe 3 et dans le tableau 12, où l'on distingue les jeunes selon qu'ils aient eu ou non le permis montrent que 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. Dans le tableau en annexe 3, on constate effectivement qu'il n'y a plus de différence de cohabitation de couple entre les jeunes du groupe test et ceux du groupe témoin deux ans après l'entrée dans le dispositif expérimental.

Tableau 12 : « 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	

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquêtes auprès des jeunes

Lecture : Voir le tableau 9.

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. On constate tout d'abord une différence significative dans la participation électorale des jeunes selon qu'ils ont été aidés ou non. La question posée était « depuis 2007, avez-vous voté à une élection (présidentielle, législative, élections locales) ? » Le taux de réponse positive est de 44,8 % pour les jeunes qui ont reçu l'aide et de 39,6 % pour les jeunes témoins. La différence, de 5,2 point, doit s'expliquer uniquement par la participation aux élections régionales de 2010. En effet, puisque les deux groupes ont été constitués de façon purement aléatoire, il ne doit pas y avoir de différence dans les comportements électoraux avant l'expérimentation (mais nous ne sommes pas en mesure de le vérifier sur ce point précis). Le fait de ne pas bénéficier de l'aide aurait donc diminué la participation électorale des jeunes.

Il s'agit ici uniquement d'un résultat de court terme, qui ne s'est pas maintenu à la deuxième enquête. Les jeunes qui n'ont pas bénéficié de la subvention auraient donc moins participé aux élections régionales de 2010 mais auraient participé comme les autres aux élections cantonales de 2011. Cet effet est lié au fait d'avoir ou non le permis de conduire. Dans le tableau 13, comme dans les tableaux précédents, on distingue les jeunes selon qu'ils ont eu ou non le permis et l'on constate un lien significatif avec le comportement électoral, que le jeunes ait bénéficié de l'aide ou non.

Tableau 13 : « Depuis 2007, avez-vous voté à une élection ? »

Effets au bout d'un an

	Groupe test	Groupe témoin	Proba critique
Permis	54,9%	60%	0,2396
Non permis	44,9%	47,9%	0,3337
Proba critique	0,0005	0,0069	

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquêtes auprès des jeunes

Lecture : Voir le tableau 9.

On trouve aussi une différence, faible mais significative, dans la participation aux associations locales, de quartier en faveur du groupe test. Par ailleurs, dans la deuxième enquête, les jeunes qui ont bénéficié d'une aide déclarent avoir des relations plus fréquentes avec leurs amis que ceux qui n'en ont pas bénéficié. Ils déclarent plus fréquemment qu'ils rencontrent leurs amis une ou plusieurs fois par semaine alors que les jeunes qui n'ont pas été aidés les rencontrent plus souvent une ou plusieurs fois par mois. Ils déclarent en outre plus fréquemment communiquer chaque jour avec leurs amis par téléphone ou par texto. Là aussi, le même type de contrôle que celui réalisé dans le tableau 13 indique que cette différence est liée en grande partie à un effet du permis.

En fin de questionnaire, on relève une différence pour la question sur la consommation d'alcool dont le libellé était « Au cours du dernier mois, combien de fois avez-vous bu 5 verres ou plus d'alcool à une même occasion ? ». Les jeunes du groupe test déclarent qu'ils ont ce type de consommation moins fréquemment que ceux du groupe témoin. Une autre question porte sur la consommation de drogue douce pour laquelle il ne semble pas y avoir de différences de réponses entre les jeunes des deux groupes si l'on suit le tableau de l'annexe 3. Le résultat est différent lorsque l'on distingue les jeunes selon qu'ils ont obtenu ou non le permis de conduire. Dans le tableau 14, on constate une consommation déclarée plus élevée de drogue douce uniquement pour les jeunes du groupe témoin qui ont obtenu le permis de conduire. L'écart est significatif à la fois avec les jeunes qui ont le permis du groupe test et avec les jeunes sans permis du groupe témoin.

Tableau 14 : « Avez-vous pris de la marijuana, du cannabis ou du haschich au cours du dernier mois? »

	Groupe test	Groupe témoin	<i>Effets à 24 mois</i> Proba critique
Permis	5,3%	9,2%	0,0944
Non permis	5,2%	5,0%	0,9158
Proba critique	0,9261	0,0801	

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquêtes auprès des jeunes

Lecture : Voir le tableau 9.

Tous ces éléments convergent pour indiquer que l'aide a eu des effets positifs sur l'intégration sociale des jeunes et que ces effets ont transité par le fait de posséder le permis de conduire. Ne pas bénéficier de l'aide aurait eu à la fois des effets directs sur l'intégration des jeunes à court terme (effet de ressentiment) et des effets indirects au travers du rôle positif joué par la possession du permis de conduire sur l'intégration sociale des jeunes.

5. Des effets différenciés pour les filles et les garçons

L'analyse que nous venons de produire reste à un niveau agrégé sans distinguer les effets de l'aide et du permis de conduire pour des sous-populations particulières de jeunes. Pour aller dans cette direction nous avons choisi d'explorer les différences entre les filles et les garçons. Il ne s'agit pas tant de savoir si les filles et les garçons ont un rapport au permis de conduire différent, mais plutôt de déterminer si l'aide au permis produit des effets différenciés en raison du sexe. Pour cela nous avons considéré uniquement les effets de long terme, 24 mois en moyenne après l'entrée dans le dispositif expérimental, en nous concentrant sur l'exploitation de la deuxième enquête. Puis nous avons repris la méthodologie utilisée précédemment en l'appliquant séparément pour les filles et pour les garçons. Nous disposons d'un échantillon de 1087 filles et de 812 garçons. Dans le sous-échantillon des filles nous considérons 723 individus tests et 363 individus témoins. Dans celui des garçons qui est un peu moins précis, nous considérons 547 individus tests et 264 individus témoins. Les résultats détaillés figurent dans l'annexe 5 de ce rapport.

Les effets du dispositif d'aide au permis de conduire apparaissent globalement très différenciés en raison du genre. Pour présenter l'ensemble des résultats de façon synthétique, nous reprenons le même plan d'exposition que précédemment et nous nous focalisons le commentaire sur les aspects les plus saillants des différences d'effets entre filles et garçons.

L'aide profite davantage aux filles pour obtenir le permis de conduire

Dans notre échantillon de jeunes en difficultés d'insertion, le permis de conduire est plus difficile à obtenir pour les filles que pour les garçons. Si l'on compare le groupe témoin des filles et celui des garçons, on constate une différence de dix points dans les chances d'obtenir le permis de conduire 24 mois après le début de l'expérimentation : 35,6 % des garçons ont le permis de conduire au bout de deux ans, contre seulement 25,6 % des filles. Nous avons déjà observé que ces taux sont faibles dans l'absolu s'agissant de jeunes qui ont tous le projet d'obtenir le permis de conduire. La différence entre filles et garçons ne s'explique par la réussite au code où les taux de succès sont sensiblement les mêmes. Elle est la conséquence d'un taux de réussite plus élevé des garçons à l'épreuve pratique. 56,6 % des garçons qui ont le permis de conduire ont réussi l'épreuve pratique à la première tentative, alors que ce n'est le cas que de 49,6 % des filles.

Dans ce contexte, l'aide va être bénéfique pour les filles comme pour les garçons, mais le bénéfice est plus important pour les filles. Grâce à l'aide, le taux de succès au code augmente de 20,8 points pour les filles et de 16,2 points pour les garçons ; le taux de succès au permis augmente de 18,4 pour les filles et de 10,3 points pour les garçons (tableau 15). Les filles aidées ont dès lors une réussite au permis qui rejoint presque celle des garçons (44 % contre 45,9%). Notons que même si elles ont à peu près autant obtenu le permis que les garçons, elles disposeront deux fois moins fréquemment d'une voiture (16,3 % contre 34,5 %).

Tableau 15 : Progression des filles et des garçons dans le déroulement du permis de conduire

15-A. Effets sur les filles

	Groupe test	Groupe témoin	Différence	Student
A obtenu le Code	66,4 %	45,6 %	20.8	6.72
A obtenu le Permis	44 %	25.6 %	18.4	6.3
Dispose d'une voiture	16,3 %	9,9 %	6,4	4.09

15-B. Effets sur les garçons

	Groupe test	Groupe témoin	Différence	Student
A obtenu le Code	65,6 %	49,4 %	16,2	4.47
A obtenu le Permis	45.9 %	35.6 %	10.3	2.8
Dispose d'une voiture	34.5 %	21.6 %	12.95	6.11

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquêtes auprès des jeunes

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 et de 18,8 points de pourcentages et est significative au seuil de 1 % compte tenu de la valeur du T de Student.

Pour réussir l'épreuve pratique, les filles utilisent davantage d'heures de conduite que les garçons (34,2 heures pour les filles contre 31,2 heures pour les garçons dans les groupes non aidés). La différence s'explique en partie par le fait que les filles obtiennent moins souvent le permis à la première tentative et qu'un nouvel essai à l'épreuve pratique implique fréquemment de reprendre des heures de conduite. Dès lors, le permis des filles est plus coûteux que celui des garçons (1343,90 € pour les filles et 1228,40 € pour les garçons, en dehors des aides). Grâce à l'aide « 10 000 permis pour réussir », qui desserre fortement les contraintes budgétaires, tous les jeunes vont utiliser davantage d'heures de conduite et pourront financer davantage de tentatives de passage de l'épreuve pratique. Et cela sera profitable plus encore pour les filles que pour les garçons. Lorsqu'elles bénéficient de l'aide, les filles utilisent 38,8 heures de conduite, soit une hausse de 4,5 heures alors que les garçons ont recours à 33,5 heures de conduite, soit +2,3 heures. Rendu possible par l'aide, ce supplément d'heures, associé au fait de repasser l'épreuve pratique, explique la hausse du taux de succès au permis de conduire plus forte pour les filles que pour les garçons.

Un effet positif sur l'emploi, qui implique des canaux différents pour les garçons et les filles

En analysant l'échantillon complet, nous n'obtenions pas d'effet sur l'accès à l'emploi. Désormais, nous trouvons un effet significatif pour les garçons. Alors que 39,5 % des garçons du groupe témoin perçoivent un salaire 24 mois après le début de l'expérimentation, la proportion est de 6,5 % plus élevée pour ceux qui ont bénéficié de l'aide, soit 46 %. Même si l'échantillon est de petite taille, la différence est significative à un seuil de 8,25 %. L'aide a donc exercé un effet positif sur l'accès à l'emploi des garçons.

Cet effet peut être relié au fait que le jeune a besoin d'une voiture dans le cadre de son travail et que, parmi l'ensemble des jeunes qui travaillent, cette nécessité ne concerne davantage les garçons. 31,5 % des garçons du groupe test déclarent avoir besoin d'une voiture pour leur travail contre 20,7 % de ceux du groupe témoin (tableau en annexe 3). Cette différence est significative au seuil de 7%, alors que le même écart n'est pas significatif pour les filles. Le permis de conduire permet aux garçons d'accéder à des emplois qui nécessitent de devoir conduire un véhicule. Ces emplois sont par exemple ceux de manœuvre ou d'ouvriers spécialisés dans la construction qui impliquent de conduire des véhicules d'un chantier à un autre.

Pour les filles, c'est sur les chances de sortir de chômage que l'on trouve un effet significatif. La durée du chômage est plus courte pour les filles aidées (1,9 année contre 2,4 années pour celles du groupe témoin). La part des filles qui sont au chômage depuis deux ans est de 39,7 % dans le groupe témoin et de 28,7 % dans le groupe témoin. Même si le nombre de filles au chômage est faible dans notre échantillon, ces écarts sont significatifs. Ils peuvent être reliés à deux autres différences qui sont elles aussi significatives et uniquement pour les filles. D'une part, la proportion de CDD est plus élevée pour les filles aidées (17,6 % contre 12,9 % pour les filles du groupe témoin). D'autre part, 36,4 % des filles aidées déclarent avoir besoin de leur véhicule pour se rendre au travail, contre 25,9 % de celles qui ne sont pas aidées. L'interprétation est donc que le permis de conduire a élargi l'horizon de recherche d'emploi des filles en rendant accessible des contrats à durée déterminée éloignés de leur domicile, en particulier dans le domaine des services à la personne, ce qui a favorisé leur sortie du chômage.

Des effets sur la sociabilité très différenciés selon les sexes

Les effets du permis sur la sociabilité des jeunes et leur intégration sociale sont aussi très différenciés selon les sexes. L'effet positif sur la participation à une association sportive n'est significatif que pour les filles et on relève aussi un effet favorable sur la participation à une association locale ou de quartier. L'effet positif sur la fréquence des rencontres directes avec ses amis n'est significatif que pour les garçons. L'effet positif sur la fréquence des communications à distance, par téléphone ou par texto, n'est significatif que pour les filles. Il y a bien un effet favorable d'intégration sociale mais il prend des formes variées selon les sexes.

On voit apparaître de nouveaux effets qui n'étaient pas significatifs dans l'analyse de l'échantillon agrégé. Les garçons qui fréquentent quelqu'un actuellement considèrent plus souvent que cette relation est durable lorsqu'ils ont été aidés (à 90,4 % contre 79,8 % lorsqu'ils n'ont pas été aidés). Par ailleurs les garçons qui ont été aidés déclarent plus fréquemment se sentir fiers d'eux-mêmes (23,6 % contre 18,3 %) alors que c'est exactement l'inverse chez les filles (12 % des aidées déclarent être fière d'elles-mêmes contre 16,4 % de celles qui n'ont pas été aidées). Nous n'avons pas d'interprétation pour ce dernier effet.

6. Conclusions

Une aide financière doublée d'un dispositif d'accompagnement au permis de conduire ciblé sur des jeunes en difficulté d'insertion exerce de multiples effets sur de nombreux aspects de la vie personnelle, professionnelle et sociale des jeunes. L'aide augmente l'accès aux auto-écoles, la réussite au code, la réussite au permis et le fait de disposer d'un véhicule. L'effet est donc positif sur l'aptitude à la mobilité des jeunes. Pour autant, deux ans après l'entrée dans le dispositif, 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 données illustrent la grande difficulté que représente, pour les jeunes en difficulté d'insertion, l'accès à la conduite en France.

L'apprentissage de la conduite s'apparente à une véritable formation professionnelle, intense, sélective et de longue durée qui limite d'autres investissements dans la sphère professionnelle tout autant que dans la sphère non professionnelle. En analysant les données de deux enquêtes statistiques réalisées douze et vingt-quatre mois après l'entrée des jeunes dans l'expérimentation, les résultats semblent globalement dominés à court terme par des effets de *lock-in*. Lorsqu'ils préparent leur permis de conduire, les jeunes sont moins mobiles géographiquement, recherchent moins activement un emploi ou une formation, ou un emploi de meilleure qualité que celui qu'ils occupent. Une fois le permis de conduire acquis, ces caractéristiques s'inversent. Les jeunes gagnent en mobilité résidentielle et l'emploi devient plus accessible.

Les effets de l'aide sont très différenciés entre les filles et les garçons. Les filles ont recours à davantage de tentatives pour réussir l'épreuve pratique du permis, ce qui induit un nombre d'heures de conduite et un coût plus élevé. Elles tirent des bénéfices plus importants de l'aide qui leur permet de financer ce surcoût et de réussir le permis aussi fréquemment que les garçons. L'effet du permis sur l'emploi passe également par des canaux très différents pour les filles et les garçons. Pour les garçons, l'aide ouvre l'accès à des emplois qui requièrent le permis de conduire, notamment dans la construction. Pour les filles, le permis permet d'élargir l'horizon de la recherche d'emploi et ouvre l'accès à des emplois éloignés du domicile ce qui facilite la sortie du chômage. L'aide au permis exerce en outre des effets favorables sur la sociabilité des jeunes et sur leur intégration sociale. Par exemple, elle favorise la participation électorale et la participation à des associations sportives ou locales et

elle augmente l'intensité des échanges avec ses amis. Ici aussi, les effets sont différenciés pour les filles et les garçons.

Les aides financières accordées aux jeunes pour faciliter leur passage du permis ont donc des effets de long terme positifs, mais au prix d'effets de court terme défavorables du point de vue de l'insertion professionnelle et de l'intégration sociale des jeunes. Compte tenu de l'ampleur de ces effets de lock-in, il conviendrait de réexaminer les conditions d'une simplification du passage du permis de conduire pour les jeunes, afin d'en réduire le coût financier mais aussi la durée et la difficulté. Simplifier les épreuves du permis sur le modèle de beaucoup d'autres pays produirait un triple dividende sur l'aptitude à la mobilité des jeunes, sur leur accès à l'emploi et sur leur intégration sociale.



BIBLIOGRAPHIE

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(4), pp 784-807, December.

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

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, pp 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).

DU PARQUET L., DUGUET E., L'HORTY Y., PETIT P. et SARI F., (2010), "Mobilité et accès à l'emploi", *Revue Française d'Economie*, VOL XXVI, n°4, avril 2012

KAWABATA M. (2003), "Job Access and Employment among Low-Skilled Autoless Workers in US metropolitan 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*, VOL XXVI, juillet 2011, pp 13-48..

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.



ANNEXES

Annexe 1 Qualité des témoins

(écart test – témoins dans le fichier de gestion)

Ecart significatif à 5 %

Ecart significatif à 10 %

	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n-Test	n-tém
HOMME	45,72%	44,96%	0,76%	0,56	0,5768	5370	1795
NIVEAU DE DIPLÔME							
Baccalauréat	15,33%	12,81%	2,52%	2,70	0,0069	5370	1795
CAP ou BEP ou BEPC	48,32%	47,86%	0,46%	0,34	0,7308	5370	1795
Aucun	27,62%	28,80%	-1,18%	0,97	0,3323	5370	1795
SITUATION PROFESSIONNELLE							
En emploi	11,73%	9,86%	1,87%	2,26	0,0242	5370	1795
Demandeur d'emploi	72,91%	74,32%	-1,41%	1,17	0,2418	5370	1795
En formation	8,77%	9,14%	-0,37%	0,47	0,6372	5370	1795
Etudiant	1,92%	1,62%	0,30%	0,86	0,3897	5370	1795
Apprenti	1,69%	1,84%	-0,15%	0,40	0,6918	5370	1795
RESSOURCES MENSUELLES NETTES PERCUES	304,89	288,55	16,34	1,76	0,0791	5370	1795
Chômage	12,20%	11,81%	0,39%	0,44	0,6636	5370	1795
	588,05	580,74	7,31	0,39	0,6997	655	212
CIVIS	22,50%	23,40%	-0,90%	0,76	0,4294	5370	1795
	117,17	124,55	-7,38	1,20	0,2320	1208	420
Cnaséa	6,15%	5,85%	0,30%	0,45	0,6498	5370	1795
	361,17	351,93	9,24	0,59	0,5583	330	105
Salaire	16,20%	15,26%	0,94%	0,94	0,3484	5370	1795
	643,11	628,02	15,09	0,73	0,4657	870	274
RSA	6,72%	6,30%	0,42%	0,63	0,5284	5370	1795
	491,19	501,34	-10,15	0,47	0,6384	361	113
Aide des parents	2,23%	2,28%	-0,05%	0,12	0,9025	5370	1795
	134,56	168,71	-34,15	1,23	0,2198	120	41
Bourse	2,12%	1,84%	0,28%	0,76	0,4460	5370	1795
	321,95	302,27	19,68	0,72	0,4705	114	33
Allocation logement	6,72%	6,91%	-0,19%	0,27	0,7865	5370	1795
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n-Test	n-tém
TYPE DE LOGEMENT							
Habite chez ses parents	58,55%	59,83%	-1,28%	0,96	0,3381	5370	1795
Habite dans un logement indépendant	26,93%	25,52%	1,41%	1,17	0,2411	5370	1795
Habite chez des amis	5,42%	5,46%	-0,04%	0,07	0,9476	5370	1795
VIT SEUL OU NON							
Seul	17,50%	16,29%	1,21%	1,15	0,2504	5370	1795
En colocation	2,07%	2,12%	-0,05%	0,13	0,8979	5370	1795
En couple	16,25%	16,18%	0,07%	0,04	0,9642	5370	1795
INSCRIPTION A LA MISSION LOCALE	97,08%	96,60%	0,48%	0,98	0,3284	5370	1795
Contrat CIVIS	66,42%	66,46%	-0,04%	0,03	0,9766	5370	1795
Contrat d'autonomie	1,55%	1,84%	-0,29%	0,82	0,4149	5370	1795

MOYEN LOCOMOTION ACTUEL

Cyclomoteur	11,66%	10,86%	0,80%	0,91	0,3607	5370	1795
Moto	0,35%	0,39%	-0,04%	0,22	0,8296	5370	1795
Transport en commun	71,14%	71,75%	-0,61%	0,50	0,6159	5370	1795
Vélo	14,75%	14,32%	0,43%	0,45	0,6548	5370	1795
Marche à pied	49,24%	51,75%	-2,51%	1,85	0,0647	5370	1795

POSSESSION D'UN CODE

Code	13,89%	14,71%	-0,82%	0,86	0,3901	5370	1795
BSR	20,84%	20,72%	0,12%	0,10	0,9182	5370	1795
ASSR ou ASR	57,43%	57,66%	-0,23%	0,17	0,8645	5370	1795

POSSESSION D'UN PERMIS AUTRE QUE B

0,50%	0,45%	0,05%	0,31	0,7570	5370	1795
-------	-------	-------	------	--------	------	------

EXPERIENCE DE LA CONDUITE

Plus de 5h	20,09%	20,11%	-0,02%	0,02	0,9866	5370	1795
Jamais	65,83%	65,24%	0,59%	0,46	0,6475	5370	1795

PRESENTATION A L'EXAMEN DE CONDUITE

4,39%	3,57%	0,82%	1,60	0,1105	5370	1795
-------	-------	-------	------	--------	------	------

Annexe 2 Qualité des enquêtes

Ecart significatif à 5 %		Ficher de gestion vs Enquête1							Fichier de gestion vs Enquête2						
Ecart significatif à 10 %															
		F	E1	Diff	T St.	P-Val	n-F	n-E1	F	E2	Diff	T St.	P-Val	n-F	n-E2
HOMME		46,25%	43,98%	2,27%	1,82	0,0690	13078	1828	46,25%	42,76%	3,49%	2,85	0,0044	13078	1899
AGE (ans)		21	22	-0,1	0,93	0,3542	13078	1828	21	22	-0,392	2,72	0,0067	13078	1899
NIVEAU DE DIPLÔME															
	Baccalauréat	14,88%	15,76%	-0,88%	0,98	0,3263	13078	1828	14,88%	15,69%	-0,81%	0,93	0,3539	13078	1899
	CAP ou BEP ou BEPC	47,48%	48,74%	-1,26%	1,01	0,3133	13078	1828	47,48%	49,18%	-1,70%	1,39	0,1659	13078	1899
	Aucun	28,76%	26,42%	2,34%	2,07	0,0382	13078	1828	28,76%	24,86%	3,90%	3,65	0,0003	13078	1899
SITUATION PROFESSIONNELLE															
	En emploi	12,21%	11,16%	1,05%	1,33	0,1835	13078	1828	12,21%	12,11%	0,10%	0,12	0,9013	13078	1899
	Demandeur d'emploi	71,33%	73,36%	-2,03%	1,80	0,0721	13078	1828	71,33%	73,35%	-2,02%	1,82	0,0681	13078	1899
	En formation	8,95%	8,97%	-0,02%	0,04	0,9718	13078	1828	8,95%	7,95%	1,00%	1,49	0,1373	13078	1899
	Etudiant	2,68%	1,97%	0,71%	1,99	0,0462	13078	1828	2,68%	2,21%	0,47%	1,27	0,2043	13078	1899
	Apprenti	2,10%	1,75%	0,35%	1,04	0,2986	13078	1828	2,10%	1,79%	0,31%	0,93	0,3546	13078	1899
RESSOURCES MENSUELLES NETTES PERCUES		303,48	290,02	13,46	1,58	0,1143	13078	1828	303,48	303,88	-0,40	0,05	0,9623	13078	1899
	Chômage	12,12%	11,65%	0,47%	0,57	0,5654	13078	1828	12,12%	12,16%	-0,04%	0,06	0,9555	13078	1899
		582,85	582,29	56,00%	0,03	0,9742	1585	213	582,85	569,95	12,90	0,78	0,4379	1585	231
	CIVIS	20,52%	22,05%	-1,53%	1,51	0,1323	13078	1828	20,52%	23,64%	-3,12%	3,01	0,0026	13078	1899
		121,45	119,52	1,93	0,48	0,6337	2684	403	121,45	124,27	-2,82	0,42	0,6763	2684	449
	Cnaséa	5,49%	6,62%	-1,13%	1,84	0,0664	13078	1828	5,49%	5,74%	-0,25%	0,45	0,6562	13078	1899
		259,06	359,02	-99,96	0,00	0,997	718	121	259,06	355,97	-96,91	0,22	0,8295	718	109
	Salaire	17,06%	15,65%	1,41%	1,55	0,1210	13078	1828	17,06%	17,54%	-0,48%	0,51	0,6066	13078	1899
		645,70	645,58	0,12	0,01	0,9947	2231	286	645,70	635,62	10,08	0,59	0,5544	2231	333
	RSA	6,34%	6,18%	0,16%	0,26	0,7958	13078	1828	6,34%	6,16%	0,18%	0,30	0,7661	13078	1899
		496,36	504,56	-8,20	0,40	0,6892	829	113	496,36	502,14	-5,78	0,29	0,7751	829	117

Fichier de gestion vs Enquête1

Fichier de gestion vs Enquête2

	F	E1	Diff	T St.	P-Val	n-F	n-E1	F	E2	Diff	T St.	P-Val	n-F	n-E2
Aide des parents	2,36%	2,52%	-0,16%	0,41	0,6789	13078	1828	2,36%	1,95%	0,41%	1,18	0,2370	13078	1899
	142,78	124,39	18,39	0,82	0,4100	308	46	142,78	154,54	-11,76	0,46	0,6469	308	37
Bourse	2,52%	1,75%	0,77%	2,28	0,0229	13078	1828	2,52%	2,21%	0,31%	0,83	0,4041	13078	1899
	297,40	300,50	-3,10	0,11	0,9128	329	32	297,40	322,95	-25,55	1,03	0,3053	329	42
Allocation logement	6,17%	5,58%	0,59%	1,02	0,3058	13078	1828	6,17%	6,37%	-0,20%	0,34	0,7341	13078	1899
	254,5	270,65	-16,15	0,80	0,4263	807	102	254,5	249	5,50	0,46	0,6448	807	121
NOMBRE D'EXPERIENCES PROFESSIONNELLES	0,06	0,19	-0,13	11,99	0	13078	1828	0,06	0,38	-0,32	23,15	0	13078	1899
TYPE DE LOGEMENT														
Habite chez ses parents	59,42%	65,43%	-6,01%	0,06	0,0395	13078	1828	59,42%	63,77%	-4,35%	2,45	0,0145	13078	1899
Habite dans un logement indépendant	26,32%	23,36%	2,96%	2,79	0,0054	13078	1828	26,32%	24,96%	1,36%	1,26	0,2081	13078	1899
Habite chez des amis	5,26%	4,21%	1,05%	2,06	0,0395	13078	1828	5,26%	4,05%	1,21%	2,45	0,0145	13078	1899
VIT SEUL OU NON														
Seul	17,84%	14,78%	3,06%	1,66	0,0975	13078	1828	17,84%	15,07%	2,77%	0,31	0,7600	13078	1899
En colocation	1,96%	1,70%	0,26%	0,80	0,4215	13078	1828	1,96%	2,05%	-0,09%	0,28	0,7780	13078	1899
En couple	15,32%	13,85%	1,47%	1,66	0,0975	13078	1828	15,32%	15,02%	0,30%	0,31	0,7600	13078	1899
INSCRIPTION A LA MISSION LOCALE														
	95,69%	96,94%	-1,25%	2,84	0,0046	13078	1828	95,69%	96,68%	-0,99%	2,22	0,0264	13078	1899
Contrat CIVIS	61,33%	64,93%	-3,60%	2,97	0,0030	13078	1828	61,33%	66,40%	-5,07%	4,35	0	13078	1899
Contrat d'autonomie	1,53%	1,75%	-0,22%	0,68	0,4961	13078	1828	1,53%	1,58%	-0,05%	0,17	0,8672	13078	1899
MOYEN LOCOMOTION ACTUEL														
Cyclomoteur	10,96%	10,94%	0,02%	0,03	0,9754	13078	1828	10,96%	11,37%	-0,41%	0,53	0,5944	13078	1899
Moto	0,39%	0,27%	0,12%	0,87	0,3842	13078	1828	0,39%	0,32%	0,07%	0,53	0,5968	13078	1899
Transport en commun	72,70%	72,48%	0,22%	0,20	0,8442	13078	1828	72,70%	71,25%	1,45%	1,33	0,1847	13078	1899
Vélo	12,73%	14,72%	-1,99%	2,37	0,0180	13078	1828	12,73%	15,59%	-2,86%	3,45	0,0006	13078	1899
Marche à pied	49,40%	49,23%	0,17%	0,14	0,8920	13078	1828	49,40%	49,18%	0,22%	0,18	0,8579	13078	1899
POSSESSION D'UN CODE														
Code	14,56%	14,28%	0,28%	0,32	0,7495	13078	1828	14,56%	14,06%	0,50%	0,58	0,5640	13078	1899
BSR	20,39%	20,46%	-0,07%	0,07	0,9473	13078	1828	20,39%	20,22%	0,17%	0,17	0,8621	13078	1899

	Fichier de gestion vs Enquête1								Fichier de gestion vs Enquête2							
	F	E1	Diff	T St.	P-Val	n-F	n-E1	F	E2	Diff	T St.	P-Val	n-F	n-E2		
ASSR ou ASR	55,70%	58,48%	-2,78%	2,25	0,0248	13078	1828	55,70%	59,03%	-3,33%	2,74	0,0062	13078	1899		
POSSESSION D'UN PERMIS AUTRE QUE B	0,43%	0,55%	-0,12%	0,65	0,5133	13078	1828	0,43%	0,68%	-0,25%	1,30	0,1948	13078	1899		
EXPERIENCE DE LA CONDUITE																
Plus de 5h	20,42%	19,64%	0,78%	0,78	0,4349	13078	1828	20,42%	19,64%	0,78%	0,79	0,4290	13078	1899		
Jamais	64,64%	65,26%	-0,62%	0,52	0,6036	13078	1828	64,64%	65,72%	-1,08%	0,92	0,3591	13078	1899		
PRESENTATION A L'EXAMEN DE CONDUITE	3,97%	3,83%	0,14%	0,29	0,7748	13078	1828	3,97%	3,58%	0,39%	0,84	0,3988	13078	1899		

	Enquête1 vs Enquête2							
	E1	E2	Diff	T St.	P-Val	n-E1	n-E2	
HOMME	43,98%	42,76%	1,22%	0,75	0,4514	1828	1899	
AGE (ans)	22	22	0	1,57	0,1169	1828	1899	
NIVEAU DE LA QUALIFICATION								
Baccalauréat	15,76%	15,69%	0,07%	0,05	0,9583	1828	1899	
CAP ou BEP ou BEPC	48,74%	49,18%	-0,44%	0,27	0,7874	1828	1899	
Aucun	26,42%	24,86%	1,56%	1,10	0,2734	1828	1899	
SITUATION PROFESSIONNELLE								
En emploi	11,16%	12,11%	-0,95%	0,91	0,3652	1828	1899	
Demandeur d'emploi	73,36%	73,35%	0,01%	0,00	0,9975	1828	1899	
En formation	8,97%	7,95%	1,02%	1,12	0,2637	1828	1899	
Etudiant	1,97%	2,21%	-0,24%	0,52	0,6051	1828	1899	
Apprenti	1,75%	1,79%	-0,04%	0,09	0,9265	1828	1899	
RESSOURCES MENSUELLES NETTES PERCUES	290,02	303,88	-13,86	1,24	0,2141	1828	1899	
Chômage	11,65%	12,16%	-0,51%	0,48	0,6295	1828	1899	

582,29 569,95 12,34 0,56 0,5779 213 231

Enquête1 vs Enquête2

	E1	E2	Diff	T St.	P-Val	n-E1	n-E2
CIVIS	22,05%	23,64%	-1,59%	1,16	0,2456	1828	1899
	119,52	124,27	-4,75	0,63	0,5259	403	449
Cnaséa	6,62%	5,74%	0,88%	1,12	0,2648	1828	1899
	359,02	355,97	3,05	0,19	0,8523	121	109
Salaire	15,65%	17,54%	-1,89%	1,55	0,1209	1828	1899
	645,58	635,62	9,96	0,41	0,6823	286	333
RSA	6,18%	6,16%	0,02%	0,03	0,9793	1828	1899
	504,56	502,14	2,42	0,09	0,9261	113	117
Aide des parents	2,52%	1,95%	0,57%	1,17	0,2413	1828	1899
	124,39	154,54	-30,15	0,89	0,3777	46	37
Bourse	1,75%	2,21%	-0,46%	1,01	0,3121	1828	1899
	300,50	322,95	-22,45	0,70	0,4859	32	42
Allocation logement	5,58%	6,37%	-0,79%	1,02	0,3078	1828	1899
	270,65	249	21,65	0,97	0,3359	102	121
TYPE DE LOGEMENT							
Habite chez ses parents	65,43%	63,77%	1,66%	1,06	0,2907	1828	1899
Habite dans un logement indépendant	23,36%	24,96%	-1,60%	1,14	0,2537	1828	1899
Habite chez des amis	4,21%	4,05%	0,16%	0,24	0,8092	1828	1899
VIT SEUL OU NON							
Seul	14,78%	15,07%	-0,29%	0,25	0,8037	1828	1899
En colocation	1,70%	2,05%	-0,35%	0,81	0,4204	1828	1899
En couple	13,85%	15,02%	-1,17%	1,01	0,3107	1828	1899
INSCRIPTION A LA MISSION LOCALE							
	96,94%	96,68%	0,26%	0,44	0,6593	1828	1899
Contrat CIVIS	64,93%	66,40%	-1,47%	0,94	0,3451	1828	1899
Contrat d'autonomie	1,75%	1,58%	0,17%	0,41	0,6840	1828	1899
MOYEN LOCOMOTION ACTUEL							
Cyclomoteur	10,94%	11,37%	-0,43%	0,42	0,6745	1828	1899
Moto	0,27%	0,32%	-0,05%	0,24	0,8111	1828	1899

Enquête1 vs Enquête2

	E1	E2	Diff	T St.	P-Val	n-E1	n-E2
Transport en commun	72,48%	71,25%	1,23%	0,84	0,4019	1828	1899
Vélo	14,72%	15,59%	-0,87%	0,74	0,4584	1828	1899
Marche à pied	49,23%	49,18%	0,05%	0,03	0,9755	1828	1899
POSSESSION D'UN CODE							
Code	14,28%	14,06%	0,22%	0,19	0,8488	1828	1899
BSR	20,46%	20,22%	0,24%	0,18	0,9566	1828	1899
ASSR ou ASR	58,48%	59,03%	-0,55%	0,34	0,7323	1828	1899
POSSESSION D'UN PERMIS AUTRE QUE B	0,55%	0,68%	-0,13%	0,54	0,5913	1828	1899
EXPERIENCE DE LA CONDUITE							
Plus de 5h	19,64%	19,64%	0,00%	0,00	0,9982	1828	1899
Jamais	65,26%	65,72%	-0,46%	0,29	0,7697	1828	1899
PRESENTATION A L'EXAMEN DE CONDUITE	3,83%	3,58%	0,25%	0,40	0,6881	1828	1899

Annexe 3
Résultats détaillés des deux enquêtes auprès des jeunes

	Effet à 12 mois (enquête 1)						Effet à 24 mois (enquête 2)							
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n-Test	n-tém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n-Test	n-tém
Habite toujours à la même adresse	84,20%	76,36%	7,84%	4,67	0,0000	1000	828	31,10%	37,48%	-6,38%	2,78	0,0055	1270	627
Habite dans un logement indépendant	55,16%	42,63%	12,53%	5,16	0,0000	999	828	49,64%	50,08%	-0,44%	0,18	0,8581	1253	615
Type de logement														
Appartement	59,26%	60,41%	-1,15%	0,50	0,6175	999	826	60,11%	60,76%	-0,65%	0,23	0,8174	737	497
Maison	37,84%	36,08%	1,76%	0,77	0,4385	999	826	34,06%	35,61%	-1,55%	0,56	0,5735	737	497
Logement en foyer ou chambre indépendante	1,80%	2,42%	-0,62%	0,91	0,3631	999	826	2,71%	2,21%	0,50%	0,56	0,5748	737	497
Chambre d'hotel	0,00%	0,12%	-0,12%			999	826	0,14%	0,00%	0,14%			737	497
Habitation précaire	0,10%	0,12%	-0,02%	0,13	0,8938	999	826						737	497
SDF	0,20%	0,12%	0,08%	0,43	0,6709	999	826	0,27%	0,00%	0,27%			737	497
Autre	0,80%	0,73%	0,07%	0,18	0,8562	999	826	2,71%	1,41%	1,30%	1,63	0,1027	737	497
Est dans le même situation que lors de la première enquête vis-à-vis du nombre de personnes vivant dans ce logement et par rapport au nombre d'enfants et leurs mode de garde								74,45%	71,63%	2,82%	1,30	0,1930	1264	624
Vit seul dans ce logement	11,10%	13,77%	-2,67%	1,71	0,0867	1000	828	15,78%	17,62%	-1,84%	1,01	0,3149	1242	613
A au moins un enfant	15,60%	14,25%	1,35%	0,80	0,4216	1000	828	12,99%	15,10%	-2,11%	1,26	0,2080	1270	629
1 enfant	11,20%	11,11%	0,09%	0,06	0,9521	1000	828	8,60%	11,45%	-2,85%	1,90	0,0574	1267	629
2 enfants	3,50%	2,66%	0,84%	1,04	0,2962	1000	828	3,16%	3,02%	0,14%	0,16	0,8721	1267	629
3 enfants ou plus	0,90%	0,48%	0,42%	1,09	0,2777	1000	828	1,03%	0,64%	0,39%	0,92	0,3591	1267	629

	Effet à 12 mois (enquête 1)						Effet à 24 mois (enquête 2)							
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n-Test	n-tém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n-Test	n-tém
A réussi le code	53,00%	34,18%	18,82%	8,20	0,0000	1000	828	66,06%	47,22%	18,84%	8,01	0,0000	1270	629
Est actuellement inscrit dans une auto-école	35,00%	32,97%	2,03%	0,91	0,3625	1000	828	20,09%	23,05%	-2,96%	1,49	0,1371	1269	629
Est actuellement en train de passer le code	28,13%	24,91%	3,22%	1,55	0,1217	999	827	11,70%	13,04%	-1,34%	0,84	0,4018	1265	629
pour la première fois	18,22%	18,02%	0,20%	0,11	0,9116	999	827	5,77%	9,70%	-3,93%	2,91	0,0037	1265	629
pour la deuxième fois	5,51%	5,44%	0,07%	0,06	0,9522	999	827	3,08%	2,23%	0,85%	1,12	0,2617	1265	629
pour la troisième fois ou plus	4,40%	1,45%	2,95%	3,83	0,0001	999	827	2,85%	1,11%	1,74%	2,76	0,0058	1265	629
A obtenu le code du premier coup	34,50%	21,26%	13,24%	6,40	0,0000	1000	828	40,84%	29,44%	11,40%	4,98	0,0000	1261	625
A obtenu le permis de conduire	25,23%	13,66%	11,57%	6,35	0,0000	999	827	44,84%	29,82%	15,02%	6,53	0,0000	1269	627
Est actuellement en train de passer le permis	24,22%	16,69%	7,53%	4,02	0,0001	999	827	12,84%	8,61%	4,23%	2,89	0,0039	1269	627
pour la première fois	17,12%	11,85%	5,27%	3,21	0,0013	999	827	7,49%	6,22%	1,27%	1,04	0,2979	1269	627
pour la deuxième fois	4,00%	2,54%	1,46%	1,77	0,0769	999	827	2,76%	1,12%	1,64%	2,64	0,0085	1269	627
pour la troisième fois ou plus	3,10%	2,30%	0,80%	1,06	0,2873	999	827	2,60%	1,28%	1,32%	2,09	0,0366	1269	627
A obtenu le permis du premier coup	15,82%	7,98%	7,84%	5,25	0,0000	999	827	25,38%	15,84%	9,54%	5,00	0,0000	1261	625
Dispose d'une voiture	16,32%	9,92%	6,40%	4,09	0,0000	999	827	34,52%	21,57%	12,95%	6,11	0,0000	1269	626
A acheté cette voiture?														
oui	11,51%	6,89%	4,62%	3,45	0,0006	999	827	25,30%	16,93%	8,37%	4,32	0,0000	1269	626
non, on me l'a donné	2,20%	1,45%	0,75%	1,20	0,2285	999	827	4,73%	2,56%	2,17%	2,50	0,0124	1269	626
non, on me l'a prêté	2,20%	0,85%	1,35%	2,41	0,0162	999	827	4,10%	1,60%	2,50%	3,34	0,0009	1269	626
autre	0,73%	0,40%	0,33%	0,91	0,3621	999	827	0,39%	0,48%	-0,09%	0,26	0,7947	1269	626
L'ancienneté de la voiture (parmi ceux qui ont une voiture)	15,70	15,28	0,42	0,51	0,6095	148	74	15,74	13,69	2,05	1,02	0,3081	415	132
Nombre de kilomètres fait par semaine	32,07	16,54	15,53	2,98	0,0029	877	776	172,05	195,91	-23,86	1,13	0,2570	421	129
Nombre de points														
Supérieur à 5	17,58%	9,80%	7,78%	4,73	0,0000	910	796	32,01%	20,10%	11,91%	5,75	0,0000	1262	627
A eu un accident en tant que conducteur	2,09%	0,88%	1,21%	2,09	0,0368	910	796	4,62%	2,68%	1,94%	2,17	0,0301	1211	597

	Effet à 12 mois (enquête 1)						Effet à 24 mois (enquête 2)							
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n- Test	n- tém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n- Test	n- tém
Montant du loyer	210,16	217,76	-7,60	0,59	0,5565	756	698	221,98	219,51	2,47	0,18	0,8543	874	528
Nombre de déménagement														
1 fois	13,30%	20,82%	-7,52%	4,24	0,0000	1000	826	47,50%	44,87%	2,63%	0,87	0,3820	741	439
2 fois	1,90%	2,42%	-0,52%	0,76	0,4485	1000	826	1,35%	0,68%	0,67%	1,15	0,2499	741	439
3 fois ou plus	0,60%	0,61%	-0,01%	0,01	0,9883	1000	826	0,40%	0,23%	0,17%	0,54	0,5873	741	439
Raison du déménagement (parmi ceux qui ont déménagé)														
Avoir un logement plus grand	21,38%	17,84%	3,54%	0,81	0,4209	145	185	14,25%	14,83%	-0,58%	0,19	0,8473	379	209
Payer un loyer moins cher	4,83%	8,65%	-3,82%	1,40	0,1634	145	185	2,90%	2,87%	0,03%	0,02	0,9826	379	209
Avoir un logement en meilleur état	3,45%	4,32%	-0,87%	0,40	0,6858	145	185	3,96%	4,78%	-0,82%	0,48	0,6350	379	209
Etre indépendant	12,41%	19,46%	-7,05%	1,76	0,0797	145	185	20,32%	23,92%	-3,60%	1,02	0,3098	379	209
Emménager à deux	8,97%	7,03%	1,94%	0,65	0,5180	145	185	19,26%	19,62%	-0,36%	0,10	0,9169	379	209
Vivre dans un quartier plus agréable	2,76%	2,70%	0,06%	0,03	0,9754	145	185	0,53%	0,48%	0,05%	0,08	0,9362	379	209
Etre plus près des transports en commun	0,00%	1,08%	-1,08%			145	185	0,00%	0,00%				379	209
Etre plus près des commerces et services	0,69%	1,08%	-0,39%	0,38	0,7036	145	185	0,00%	0,00%				379	209
Fin de bail	2,76%	0,54%	2,22%	1,51	0,1325	145	185	0,53%	0,48%	0,05%	0,08	0,9362	379	209
Expulsion	0,69%	1,08%	-0,39%	0,38	0,7036	145	185	0,00%	0,48%	-0,48%			379	209
Etre plus près du lieu de travail	6,90%	7,57%	-0,67%	0,23	0,8165	145	185	11,61%	10,05%	1,56%	0,58	0,5640	379	209
Autre	35,17%	29,19%	5,98%	1,16	0,2481	145	185	32,98%	31,10%	1,88%	0,47	0,6413	379	209
De logement dépendant à logement indépendant	5,37%	7,59%	-2,22%	1,85	0,0647	949	777	10,01%	14,38%	-4,37%	2,59	0,0096	1229	584

	Effet à 12 mois (enquête 1)						Effet à 24 mois (enquête 2)							
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n- Test	n- tém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n- Test	n- tém
Ensemble des ressources (Montant mensuel net perçu)	503,61	502,40	1,21	0,05	0,9566	1000	828	631,75	618,29	13,46	0,51	0,6101	1270	629
Salaire	41,10%	38,69%	2,41%	1,05	0,2959	1000	827	43,11%	39,19%	3,92%	0,62	0,1059	1262	620
	769,98	778,00	-8,02	0,27	0,7839	384	294	852,23	850,49	1,74	0,05	0,9601	544	243
Indemnités de chômage	14,21%	13,54%	0,67%	0,41	0,6801	999	827	13,89%	14,97%	-1,08%	0,63	0,5280	1267	628
	600,15	602,62	-2,47	0,06	0,9499	126	107	650,47	643,11	7,36	0,21	0,8341	176	94
CIVIS	13,08%	13,91%	-0,83%	0,51	0,6067	994	827	2,91%	3,03%	-0,12%	0,14	0,8921	1270	628
	152,42	162,43	-10,01	0,31	0,7542	111	105	119,73	153,79	-34,06	1,15	0,2557	37	19
CNASEA	2,43%	4,25%	-1,82%	2,13	0,0333	989	823	0,31%	0,32%	-0,01%	0,01	0,9912	1270	629
	300,43	343,38	-42,95	1,02	0,3146	21	32	412,25	380,00	32,25	0,34	0,7535	4	2
RSA	11,12%	11,11%	0,01%	0,01	0,9940	998	828	10,94%	11,80%	-0,86%	0,56	0,5741	1262	627
	455,21	417,87	37,34	1,23	0,2216	104	86	447,73	448,40	-0,67	0,02	0,9805	138	74
Aide des parents	8,63%	9,90%	-1,27%	0,94	0,3476	997	828	0,71%	0,48%	0,23%	0,64	0,5240	1268	627
	131,91	180,53	-48,63	1,29	0,1990	74	62	338,33	250,00	88,33	0,30	0,7671	9	3
Bourse	2,80%	1,69%	1,11%	1,62	0,1064	999	828	1,42%	0,80%	0,62%	1,28	0,2013	1270	628
	362,58	323,77	38,81	0,89	0,3798	24	13	373,67	362,40	11,27	0,27	0,7912	18	5
Allocation logement	20,04%	23,27%	-3,23%	1,67	0,0946	998	825	24,51%	28,28%	-3,77%	1,79	0,0735	1224	613
	236,54	143,78	92,76	0,69	0,4934	183	178	242,00	248,42	-6,42	0,69	0,4922	300	174
Autre	7,21%	6,88%	0,33%	0,27	0,7885	999	828	14,35%	17,33%	-2,98%	1,65	0,0992	1268	629
	335,78	335,49	0,29	0,01	0,9954	67	51	420,39	365,74	54,65	0,88	0,3817	176	107
Situation professionnelle														
Salarié	29,94%	30,96%	-1,02%	0,47	0,6393	992	827	34,50%	33,06%	1,44%	0,62	0,5383	1261	617
A votre compte	0,20%	0,12%	0,08%	0,43	0,6659	992	827	0,56%	0,49%	0,07%	0,19	0,8473	1261	617
Recherche d'emploi	48,79%	48,00%	0,79%	0,33	0,7387	992	827	36,95%	39,71%	-2,76%	1,16	0,2481	1261	617
En formation	14,52%	14,99%	-0,47%	0,29	0,7748	992	827	10,71%	10,05%	0,66%	0,44	0,6627	1261	617
Autre (inactif ne recherchant pas d'emploi)	6,55%	5,93%	0,62%	0,55	0,5828	992	827	17,29%	16,69%	0,60%	0,32	0,7482	1261	617

	Effet à 12 mois (enquête 1)						Effet à 24 mois (enquête 2)							
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n-Test	n-tém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n-Test	n-tém
Employeur principal														
Etat	3,59%	2,44%	1,15%	1,42	0,1549	975	818	1,35%	1,94%	-0,59%	0,92	0,3594	1256	617
Collectivités locales	2,05%	3,06%	-1,01%	1,33	0,1829	975	818	3,50%	3,73%	-0,23%	0,25	0,8059	1256	617
Hôpital public	1,03%	1,22%	-0,19%	0,39	0,6950	975	818	1,19%	0,65%	0,54%	1,23	0,2207	1256	617
Particulier	0,62%	1,59%	-0,97%	1,93	0,0536	975	818	0,72%	1,30%	-0,58%	1,13	0,2596	1256	617
Entreprises publique, association	8,41%	7,33%	1,08%	0,84	0,4013	975	818	5,73%	4,70%	1,03%	0,96	0,3375	1256	617
Entreprises privées	13,03%	14,55%	-1,52%	0,93	0,3511	975	818	21,82%	20,75%	1,07%	0,53	0,5964	1256	617
Emploi														
Manœuvre ou ouvrier spécialisé	5,87%	4,98%	0,89%	0,84	0,4010	988	824	5,60%	3,59%	2,01%	2,01	0,0445	1251	612
Ouvrier qualifié	5,06%	6,07%	-1,01%	1,02	0,3056	988	824	1,76%	1,63%	0,13%	0,19	0,8460	1251	612
Technicien	0,61%	0,36%	0,25%	0,75	0,4535	988	824	0,08%	0,33%	-0,25%	1,01	0,3127	1251	612
Agent de maitrise, maitrise administration/commerciale, VRP non cadre	0,81%	0,61%	0,20%	0,52	0,6059	988	824	0,00%	0,00%	0,00%			1251	612
Ingénieur, cadre	0,00%	0,12%	-0,12%			988	824	0,08%	0,00%	0,08%			1251	612
Directeur général, adjoint	0,00%	0,24%	-0,24%			988	824	0,00%	0,00%	0,00%			1251	612
Emploi de commerce, de bureau, personnel de services	10,83%	12,38%	-1,55%	1,03	0,3044	988	824	24,54%	25,00%	-0,46%	0,22	0,8290	1251	612
Autre	6,58%	5,83%	0,75%	0,68	0,4942	988	824	2,56%	2,45%	0,11%	0,14	0,8901	1251	612
Fonction principale														
Production, chantier, exploitation	4,36%	6,08%	-1,72%	1,52	0,1286	987	823	4,21%	1,50%	2,71%	3,44	0,0006	1163	534
Installation, réparation, maintenance	1,62%	1,34%	0,28%	0,50	0,6163	987	823	0,95%	0,37%	0,58%	1,47	0,1412	1163	534
Gardiennage, nettoyage, entretien ménager	4,15%	2,67%	1,48%	1,74	0,0812	987	823	6,53%	3,56%	2,97%	2,75	0,0060	1163	534
Manutention, magasinage, logistique	3,85%	3,16%	0,69%	0,80	0,4244	987	823	0,69%	0,75%	-0,06%	0,14	0,8890	1163	534
secrétariat, accueil	2,13%	2,19%	-0,06%	0,09	0,9309	987	823	1,20%	1,12%	0,08%	0,14	0,8870	1163	534
Gestion, comptabilité	0,61%	0,24%	0,37%	1,21	0,2260	987	823	0,17%	0,56%	-0,39%	1,13	0,2600	1163	534
Etudes, recherche et développement	0,10%	0,00%	0,10%	1,00	0,3176	987	823	0,34%	0,37%	-0,03%	0,10	0,9215	1163	534
Enseignement, soin aux personnes	3,75%	4,74%	-0,99%	1,03	0,3009	987	823	3,87%	4,49%	-0,62%	0,59	0,5559	1163	534
Autre	8,92%	10,09%	-1,17%	0,85	0,3974	987	823	11,69%	10,49%	1,20%	0,73	0,4663	1163	534

	Effet à 12 mois (enquête 1)						Effet à 24 mois (enquête 2)							
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n- Test	n- tém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n- Test	n- tém
Secteur d'activité														
Agriculture, sylviculture, pêche	1,93%	1,82%	0,11%	0,17	0,8689	984	822	1,12%	0,99%	0,13%	0,26	0,7916	1250	609
Industries énergétique (EDF, gaz, pétrole...)	0,41%	0,49%	-0,08%	0,25	0,8002	984	822	0,16%	0,33%	-0,17%	0,65	0,5143	1250	609
Autres industries	2,74%	2,80%	-0,06%	0,07	0,9444	984	822	2,56%	2,46%	0,10%	0,12	0,9006	1250	609
Construction	1,42%	1,70%	-0,28%	0,48	0,6339	984	822	2,16%	0,99%	1,17%	2,05	0,0409	1250	609
Commerce et réparation	5,49%	6,93%	-1,44%	1,26	0,2071	984	822	6,96%	6,40%	0,56%	0,45	0,6546	1250	609
Education, santé, action sociale	7,83%	8,03%	-0,20%	0,16	0,8731	984	822	8,00%	8,70%	-0,70%	0,52	0,6051	1250	609
Autres services	9,55%	8,76%	0,79%	0,58	0,5612	984	822	13,60%	12,81%	0,79%	0,47	0,6375	1250	609
Contrat de travail														
CDI	8,19%	9,60%	-1,41%	1,05	0,2960	989	823	12,99%	12,38%	0,61%	0,37	0,7102	1252	616
CDD	14,66%	16,28%	-1,62%	0,95	0,3415	989	823	16,05%	12,99%	3,06%	1,80	0,0726	1252	616
Contrat saisonnier	0,81%	0,36%	0,45%	1,25	0,2097	989	823	0,32%	0,49%	-0,17%	0,52	0,6040	1252	616
Contrat d'intérim ou de travail temporaire	5,26%	3,52%	1,74%	1,81	0,0704	989	823	5,19%	6,33%	-1,14%	0,98	0,3283	1252	616
Contrat d'apprentissage	0,81%	0,85%	-0,04%	0,10	0,9224	989	823	0,16%	0,16%	0,00%	0,01	0,9895	1252	616
La durée du contrat (jours)														
Supérieur à 3 mois	11,95%	12,08%	-0,13%	0,08	0,9345	912	778	11,84%	10,71%	1,13%	0,71	0,4753	1242	616
Travail est dans le même département que le domicile	11,44%	13,12%	-1,68%	1,09	0,2755	988	823	15,06%	13,98%	1,08%	0,62	0,5383	1235	608
A besoin d'une voiture dans le cadre du travail	13,71%	15,24%	-1,53%	0,92	0,3563	992	827	8,65%	6,36%	2,29%	1,81	0,0709	1248	613
Avait un autre emploi avant d'occuper celui-ci	10,18%	9,67%	0,51%	0,36	0,7188	992	827	15,21%	16,94%	-1,73%	0,96	0,3371	1249	614
Raison pour avoir quitté l'emploi précédent														
Fin de contrat	6,15%	5,33%	0,82%	0,75	0,4517	992	826	11,18%	13,24%	-2,06%	1,25	0,2101	1243	612
Démission	1,61%	1,45%	0,16%	0,28	0,7827	992	826	1,93%	1,14%	0,79%	1,35	0,1757	1243	612
Rupture pour maladie ou invalidité	0,20%	0,12%	0,08%	0,43	0,6667	992	826	0,16%	0,00%	0,16%			1243	612
Licenciement économique	0,10%	0,00%	0,10%			992	826	0,08%	0,00%	0,08%			1243	612
Autre licenciement	0,10%	0,24%	-0,14%	0,71	0,4768	992	826	0,08%	0,82%	-0,74%	1,97	0,0487	1243	612
L'entreprise a été revendue						992	826	0,16%	0,00%	0,16%			1243	612
L'entreprise a fait faillite	0,10%	0,00%	0,10%			992	826	0,16%	0,00%	0,16%			1243	612
Autre	1,92%	2,42%	-0,50%	0,73	0,4634	992	826	0,88%	0,98%	-0,10%	0,20	0,8394	1243	612

	Effet à 12 mois (enquête 1)					Effet à 24 mois (enquête 2)					n-Test	n-tém		
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val				
Moyen pour trouver l'emploi actuel														
Par une candidature spontanée ou une démarche personnelle auprès de l'employeur	38,08%	37,50%	0,58%	0,13	0,8950	297	256	31,21%	28,79%	2,42%	0,61	0,5425	423	198
Par relations familiales, personnelles ou professionnelles	12,79%	17,97%	-5,18%	1,67	0,0947	297	256	18,44%	19,70%	-1,26%	0,37	0,7094	423	198
Par petites annonces	2,36%	4,30%	-1,94%	1,25	0,2102	297	256	0,95%	3,54%	-2,59%	1,85	0,0651	423	198
Par une mission locale	19,87%	14,84%	5,03%	1,56	0,1189	297	256	16,31%	16,67%	-0,36%	0,11	0,9117	423	198
Par Pole Emploi ou un autre organisme public de placement	14,14%	11,33%	2,81%	0,99	0,3250	297	256	11,35%	10,10%	1,25%	0,46	0,6436	423	198
Par un cabinet de recrutement	3,03%	2,73%	0,30%	0,21	0,8364	297	256	0,00%	0,00%	0,00%			423	198
Par l'école ou centre de formation	4,04%	6,64%	-2,60%	1,34	0,1795	297	256	6,86%	5,56%	1,30%	0,61	0,5392	423	198
Par un concours de recrutement	0,34%	0,39%	-0,05%	0,11	0,9163	297	256	0,00%	0,00%	0,00%			423	198
Par une proposition directe de la part d'un employeur	1,68%	1,17%	0,51%	0,51	0,6115	297	256	1,42%	0,00%	1,42%			423	198
Autre	3,70%	3,13%	0,57%	0,37	0,7101	297	256	13,48%	15,66%	-2,18%	0,73	0,4684	423	198
La durée du trajet domicile-travail (mns)	36,19	32,79	3,40	0,95	0,3445	286	255	38,01	105,51	-67,50	1,92	0,0557	419	202
Moyen pour aller au travail														
A pieds	21,07%	23,83%	-2,76%	0,78	0,4377	299	256	16,43%	20,81%	-4,38%	1,32	0,1861	414	197
Avec son propre véhicule	24,41%	17,97%	6,44%	1,85	0,0653	299	256	36,47%	26,90%	9,57%	2,35	0,0190	414	197
En covoiturage	9,36%	8,98%	0,38%	0,15	0,8774	299	256	5,56%	5,58%	-0,02%	0,01	0,9887	414	197
En transport collectif	37,12%	38,67%	-1,55%	0,37	0,7084	299	256	33,33%	38,58%	-5,25%	1,27	0,2046	414	197
En vélo	4,01%	3,52%	0,49%	0,31	0,7598	299	256	2,42%	1,52%	0,90%	0,77	0,4403	414	197
Autre	4,01%	7,03%	-3,02%	1,54	0,1250	299	256	5,80%	6,60%	-0,80%	0,39	0,6983	414	197

	Effet à 12 mois (enquête 1)						Effet à 24 mois (enquête 2)							
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n-Test	n-tém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n-Test	n-tém
Est à la recherche d'un emploi	45,51%	44,55%	0,96%	0,41	0,6831	991	826	34,05%	37,60%	-3,55%	1,51	0,1305	1257	617
Est inscrit à Pole Emploi	41,84%	40,68%	1,16%	0,50	0,6158	987	826	33,04%	35,98%	-2,94%	1,26	0,2071	1259	617
A été contacté par Pole Emploi le mois dernier	8,79%	10,18%	-1,39%	0,97	0,3345	921	766	8,53%	8,32%	0,21%	0,15	0,8822	1208	589
La durée du chômage														
supérieur à 2 ans	15,49%	14,80%	0,69%	0,38	0,7017	981	743	11,19%	13,64%	-2,45%	1,47	0,1410	1233	601
Un emploi a été proposé depuis le début du chômage	14,24%	14,75%	-0,51%	0,30	0,7659	920	766	11,48%	13,66%	-2,18%	1,32	0,1884	1254	615
La raison d'avoir refusé l'emploi (parmi les gens qui ont reçu la proposition d'un emploi)														
Il était mal payé	3,10%	2,65%	0,45%	0,21	0,8372	129	113	0,69%	0,00%	0,69%			144	84
La durée du trajet domicile-travail était trop importants	17,83%	20,35%	-2,52%	0,50	0,6193	129	113	5,56%	5,95%	-0,39%	0,12	0,9013	144	84
Pour raisons de santé	6,98%	2,65%	4,33%	1,59	0,1130	129	113	2,08%	1,19%	0,89%	0,53	0,5970	144	84
Il ne correspondait pas aux compétences	8,53%	9,73%	-1,20%	0,32	0,7457	129	113	4,86%	1,19%	3,67%	1,70	0,0902	144	84
Le droit au chômage aurait été perdu	0,00%	1,77%	-1,77%			129	113	0,00%	0,00%	0,00%			144	84
Autre	24,03%	28,32%	-4,29%	0,76	0,4503	129	113	12,50%	5,95%	6,55%	1,59	0,1143	144	84
Jamais refusé de proposition d'emploi	42,64%	43,36%	-0,72%	0,11	0,9097	129	113	75,00%	82,14%	-7,14%	1,25	0,2136	144	84
A répondu 10 ou plus offres d'emploi	9,17%	7,41%	1,76%	1,29	0,1959	905	742	5,98%	5,88%	0,10%	0,08	0,9327	1254	612
A passé au moins un entretien d'embauche	12,23%	12,30%	-0,07%	0,05	0,9620	916	764	6,99%	6,16%	0,83%	0,69	0,4911	1259	617
A passé 2 ou plus entretiens	6,88%	7,72%	-0,84%	0,66	0,5067	916	764	3,02%	2,27%	0,75%	0,97	0,3306	1259	617
Le temps consacré en moyenne à la recherche d'emploi(mins)	172,90	173,29	-0,38	0,03	0,9741	384	324	107,51	131,25	-23,74	1,24	0,2158	449	239
La durée maximale de trajet domicile-travail à accepter(mins)														
Si un emploi à temps partiel et à durée déterminée	49,80	53,76	-3,96	1,30	0,1934	313	386	37,23	41,59	-4,36	1,79	0,0737	458	244
Si un emploi à temps complet et à durée déterminée	55,78	62,21	-6,43	1,90	0,0574	379	310	40,60	42,93	-2,33	1,38	0,1694	458	244
Si un emploi à temps partiel et à durée indéterminée	55,02	58,72	-3,70	1,11	0,2663	379	312	37,23	40,04	-2,81	1,64	0,1012	458	244
Si un emploi à temps complet et à durée indéterminée	59,26	63,78	-4,52	1,29	0,1958	387	315	40,38	42,87	-2,49	1,45	0,1475	458	244

	Effet à 12 mois (enquête 1)					Effet à 24 mois (enquête 2)					n-	n-		
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	Test	tém	Tests	Témoins	Diff			T St.	P-Val
Prêt à déménager	70,54%	68,39%	2,15%	0,63	0,5288	404	329	64,40%	67,36%	-2,96%	0,78	0,4348	455	242
même à l'étranger	15,84%	16,41%	-0,57%	0,21	0,8343	404	329	20,72%	21,08%	-0,36%	0,09	0,9269	304	166
en France, n'importe où	19,55%	19,45%	0,10%	0,03	0,9725	404	329	23,46%	18,67%	4,79%	1,18	0,2403	304	166
en France, mais à moins de 100 kms	13,37%	11,85%	1,52%	0,61	0,5413	404	329	25,99%	28,31%	-2,32%	0,54	0,5872	304	166
en France, mais pas n'importe où	21,78%	20,67%	1,11%	0,37	0,7146	404	329	26,32%	30,12%	-3,80%	0,88	0,3792	304	166
Type de formation														
Dans le cadre de l'étude: contrat professionnel	4,34%	3,88%	0,46%	0,49	0,6238	991	825	1,67%	1,13%	0,54%	0,96	0,3390	1258	617
Dans le cadre de l'étude: diplôme par apprentissage	4,54%	4,97%	-0,43%	0,43	0,6686	991	825	3,18%	2,59%	0,59%	0,72	0,4688	1258	617
Dans le cadre de l'entreprise	0,61%	0,24%	0,37%	1,21	0,2268	991	825	0,00%	0,32%	-0,32%			1258	617
Dans le cadre d'un congé individuel de formation	0,00%	0,48%	-0,48%			991	825	0,16%	0,00%	0,16%			1258	617
pendant un période de chômage	1,61%	1,82%	-0,21%	0,33	0,7389	991	825	2,38%	3,89%	-1,51%	1,69	0,0911	1258	617
autres	3,33%	3,39%	-0,06%	0,08	0,9400	991	825	3,18%	2,11%	1,07%	1,41	0,1591	1258	617
La durée de formation	0,88	0,90	-0,02	0,18	0,8569	137	122	1,19	1,07	0,12	0,43	0,6667	124	60
supérieure à 1 an	63,50%	65,57%	-2,07%	0,35	0,7295	137	122	41,13%	36,67%	4,46%	0,58	0,5644	124	60
A un contrat de travail actuellement	3,56%	3,42%	0,14%	0,16	0,8705	983	819	4,86%	4,72%	0,14%	0,14	0,8877	1254	615
La raison de ne pas chercher de travail														
Attendre le résultat de démarches antérieures	0,91%	0,61%	0,30%	0,75	0,4544	991	826	1,83%	0,97%	0,86%	1,56	0,1183	1259	617
Avoir temporairement suspendu le recherche	1,51%	0,85%	0,66%	1,33	0,1850	991	826	7,31%	7,29%	0,02%	0,01	0,9912	1259	617
Pas encore commencer la recherche	0,40%	0,12%	0,28%	1,20	0,2295	991	826	0,32%	0,49%	-0,17%	0,52	0,6009	1259	617
Avoir abandonné la recherche	0,40%	0,36%	0,04%	0,14	0,8899	991	826	0,71%	0,49%	0,22%	0,62	0,5338	1259	617
Autre	3,23%	3,87%	-0,64%	0,74	0,4615	991	826	6,67%	6,65%	0,02%	0,02	0,9825	1259	617
A voté à une élection depuis 2007	44,81%	39,61%	5,20%	2,66	0,0078	993	818	49,39%	51,25%	-1,86%	0,75	0,4552	1223	601
Est allé au cinéma au cours des 12 derniers mois	63,53%	64,13%	-0,60%	0,27	0,7895	998	828	63,23%	62,48%	0,75%	0,32	0,7508	1270	629
20 fois ou plus	5,05%	5,52%	-0,47%	0,44	0,6581	970	815	5,41%	4,50%	0,91%	0,87	0,3846	1256	622
Est allé à un concert ou un spectacle	21,50%	21,79%	-0,29%	0,15	0,8803	1000	826	21,34%	20,83%	0,51%	0,26	0,7973	1270	629
5 fois ou plus	4,42%	4,74%	-0,32%	0,33	0,7441	996	823	3,65%	4,81%	-1,16%	1,15	0,2508	1260	624

	Effet à 12 mois (enquête 1)						Effet à 24 mois (enquête 2)							
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n- Test	n- tém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n- Test	n- tém
Etre membre au moins d'une association	15,00%	14,63%	0,37%	0,22	0,8254	1000	827	13,70%	13,50%	0,20%	0,11	0,9088	1212	600
Une association artistique, culturelle ou musicale	2,40%	3,02%	-0,62%	0,81	0,4172	1000	827	1,73%	3,33%	-1,60%	1,94	0,0523	1212	600
une association sportive	4,80%	5,32%	-0,52%	0,51	0,6128	1000	827	4,70%	3,50%	1,20%	1,24	0,2134	1212	600
une association locale ou de quartier	4,10%	2,30%	1,80%	2,21	0,0272	1000	827	1,90%	1,17%	0,73%	1,24	0,2143	1212	600
une association religieuse, groupe paroissial	1,30%	0,97%	0,33%	0,67	0,5011	1000	827	0,33%	0,50%	-0,17%	0,22	0,6088	1212	600
une autre association	3,50%	3,87%	-0,37%	0,42	0,6760	1000	827	5,69%	5,67%	0,02%	0,02	0,9818	1212	600
A rencontré ses amis (12 derniers mois)														
Chaque jour	18,43%	19,00%	-0,57%	0,30	0,7605	982	816	18,98%	19,10%	-0,12%	0,06	0,9487	1212	602
Une ou plusieurs fois par semaine	43,28%	43,38%	-0,10%	0,04	0,9649	982	816	49,01%	44,19%	4,82%	1,94	0,0527	1212	602
plusieurs fois par mois	14,46%	16,30%	-1,84%	1,08	0,2811	982	816	13,53%	17,28%	-3,75%	2,05	0,0408	1212	602
une fois par mois	14,26%	12,87%	1,39%	0,85	0,3930	982	816	8,66%	11,13%	-2,47%	1,63	0,1041	1212	602
au moins un fois par an	3,77%	3,43%	0,34%	0,38	0,7038	982	816	5,61%	5,15%	0,46%	0,41	0,6842	1212	602
A communiqué avec ses amis par téléphone, texto, etc.	97,28%	97,69%	-0,41%	0,56	0,5751	991	822	97,02%	97,18%	-0,16%	0,18	0,8550	1209	602
Chaque jour	52,77%	51,46%	1,31%	0,56	0,5770	991	822	46,73%	42,03%	4,70%	1,90	0,0580	1209	602
Une ou plusieurs fois par semaine	33,10%	34,67%	-1,57%	0,70	0,4810	991	822	39,54%	43,52%	-3,98%	1,63	0,1043	1209	602
plusieurs fois par mois	7,06%	8,39%	-1,33%	1,06	0,2894	991	822	7,36%	8,64%	-1,28%	0,93	0,3518	1209	602
une fois par mois	3,53%	2,92%	0,61%	0,74	0,4611	991	822	2,32%	2,49%	-0,17%	0,23	0,8171	1209	602
au moins un fois par an	0,81%	0,24%	0,57%	1,70	0,0899	991	822	1,08%	0,50%	0,58%	1,40	0,1626	1209	602
Avoir une voiture permet à un jeune														
d'être plus mature	65,55%	64,30%	1,25%	0,55	0,5813	984	818	66,72%	62,46%	4,26%	1,79	0,0740	1205	594
d'entre plus indépendant	97,48%	96,60%	0,88%	1,10	0,2736	993	824	97,76%	98,15%	-0,39%	0,56	0,5764	1204	594
d'avoir plus de chances de trouver un travail	98,10%	98,79%	-0,69%	1,21	0,2279	999	828	97,01%	98,32%	-1,31%	1,82	0,0690	1203	595
de voir plus souvent ses amis	77,44%	73,97%	3,47%	1,72	0,0850	993	826	75,29%	75,00%	0,29%	0,13	0,8933	1202	592
de faire plus de connaissances	62,55%	62,77%	-0,22%	0,10	0,9222	988	822	61,44%	61,41%	0,03%	0,01	0,9914	1198	596
d'avoir des loisirs plus variés	86,87%	86,68%	0,19%	0,12	0,9073	990	826	88,02%	87,50%	0,52%	0,32	0,7501	1194	592
d'avoir plus de chances de séduire quelqu'un	37,24%	36,00%	1,24%	0,54	0,5894	972	811	32,83%	33,78%	-0,95%	0,40	0,6876	1194	595

	Effet à 12 mois (enquête 1)						Effet à 24 mois (enquête 2)							
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n- Test	n- tém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n- Test	n- tém
Fréquenter quelqu'un actuellement	55,16%	58,17%	-3,01%	1,29	0,1969	999	820	58,72%	58,53%	0,19%	0,08	0,9378	1204	598
Penser que cette relation est durable	49,36%	53,02%	-3,66%	1,51	0,1316	934	779	53,97%	51,43%	2,54%	1,01	0,3106	1197	595
vit dans le même logement	19,12%	24,76%	-5,64%	2,88	0,0040	999	820	25,80%	29,12%	-3,32%	1,50	0,1350	1194	594
Est parti en vacances au cours des 12 derniers mois	38,64%	38,33%	0,31%	0,13	0,8932	999	827	36,85%	35,45%	1,40%	0,60	0,5516	1270	629
plus de 3 fois	1,70%	3,14%	-1,44%	1,97	0,0491	999	827	0,94%	1,75%	-0,81%	1,36	0,1729	1270	629
Le voyage était														
dans son département	1,60%	1,09%	0,51%	0,96	0,3394	998	826	1,11%	0,64%	0,47%	1,08	0,2796	1265	627
en dehors de son département	2,81%	2,54%	0,27%	0,35	0,7294	998	826	2,06%	1,28%	0,78%	1,30	0,1944	1265	627
dans une autre région de France	20,24%	19,85%	0,39%	0,20	0,8379	998	826	18,97%	19,78%	-0,81%	0,42	0,6763	1265	627
dans un autre pays d'Europe	5,11%	5,93%	-0,82%	0,76	0,4460	998	826	6,25%	5,10%	1,15%	1,03	0,3049	1265	627
en dehors de l'Europe	8,82%	8,84%	-0,02%	0,02	0,9880	998	826	8,22%	8,45%	-0,23%	0,17	0,8636	1265	627
Sentir fier de lui-même	88,18%	89,23%	-1,05%	0,70	0,4831	981	808	84,24%	86,96%	-2,72%	1,56	0,1181	1193	598
oui, tous les jours	14,37%	15,59%	-1,22%	0,72	0,4710	981	808	17,02%	17,22%	-0,20%	0,11	0,9122	1193	598
oui, souvent	36,39%	33,29%	3,10%	1,37	0,1715	981	808	36,21%	37,12%	-0,91%	0,38	0,7054	1193	598
oui, mais rarement	37,41%	40,35%	-2,94%	1,27	0,2048	981	808	31,01%	32,61%	-1,60%	0,68	0,4937	1193	598
non, jamais	11,82%	10,77%	1,05%	0,70	0,4831	981	808	13,08%	11,54%	1,54%	0,93	0,3547	1193	598
il ne sait pas								2,68%	1,51%	1,17%	1,72	0,0852	1193	598
A bu 5 verres ou plus d'alcool à une même occasion	26,65%	24,82%	1,83%	0,89	0,3759	983	814	22,26%	23,32%	-1,06%	0,52	0,6024	1267	626
plus de 2 fois	9,66%	9,46%	0,20%	0,15	0,8833	983	814	7,73%	10,22%	-2,49%	1,75	0,0811	1267	626
A consommer une drogue douce								5,22%	6,24%	-1,02%	0,89	0,3752	1265	625

Annexe 4 Probabilités conditionnelles

	Effet à 12 mois (enquête 1)								Effet à 24 mois (enquête 2)					
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n-Test	n-tém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	n-Test	n-tém
A réussi le code	53,00%	34,18%	18,82%	8,20	0,0000	1000	828	66,06%	47,22%	18,84%	8,01	0,0000	1270	629
... du premier coup	65,09%	62,19%	2,90%	0,82	0,4117	530	283	62,05%	62,80%	-0,75%	0,23	0,8200	830	293
A obtenu le permis de conduire	47,64%	40,07%	7,57%	2,07	0,0392	529	282	67,90%	63,39%	4,51%	1,41	0,1577	838	295
... du premier coup	62,70%	58,41%	4,29%	0,78	0,4377	252	113	57,04%	53,51%	3,53%	0,84	0,4024	561	185
Nombre d'heures de conduite au total	34,80	33,50	1,30	0,80	0,4268	237	106	36,47	32,72	3,75	3,03	0,0026	561	185
Nombre d'heures de conduite hebdo	2,43	2,06	0,37	1,29	0,1982	255	158	1,64	1,39	0,25	0,87	0,3824	261	105
Dispose d'une voiture	64,68%	72,57%	-7,89%	1,48	0,1390	252	113	76,98%	72,58%	4,40%	1,22	0,2242	569	186
Avez-vous acheté cette voiture?														
Oui	70,55%	69,51%	1,04%	0,17	0,8673	163	82	73,29%	78,52%	-5,23%	1,22	0,2234	438	135
Non, on me l'a donné	13,50%	14,63%	-1,13%	0,24	0,8090	163	82	13,70%	11,85%	1,85%	0,55	0,5810	438	135
Non, on me la prêté	13,50%	8,54%	4,96%	1,21	0,2283	163	82	11,87%	7,41%	4,46%	1,63	0,1045	438	135
Autre	2,45%	7,32%	-4,87%	1,55	0,1241	163	82	1,14%	2,22%	-1,08%	0,79	0,4316	438	135
Ancienneté de la voiture	15,70	15,28	0,42	0,51	0,6095	148	74	15,74	13,69	2,05	1,02	0,3081	415	132
Nombre de kilomètres hebdomadaires	209,63	207,10	2,53	0,07	0,9414	130	62	172,05	195,91	-23,86	1,13	0,2570	421	129
Nombre de points	6,24	6,20	0,04	0,26	0,7978	163	82	6,41	6,31	0,10	0,84	0,4008	426	133
Supérieur à 5	98,16%	95,12%	3,04%	1,16	0,2480	163	82	94,84%	94,74%	0,10%	0,04	0,9643	426	133
A eu un accident en tant que conducteur	11,66%	8,54%	3,12%	0,75	0,4564	163	82	10,96%	10,19%	0,77%	0,27	0,7865	511	157

Note de lecture : Parmi les jeunes aidés qui ont réussi le code, 47,64 % ont réussi le permis de conduire. Parmi ceux qui ont réussi le permis de conduire, 64,7 % ont une voiture.

Annexe 5
Comparaison des effets entre les filles et les garçons

	Filles (1087)							Garçons (812)						
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	nTest	ntém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	nTest	ntém
Habite toujours à la même adresse	34,85%	42,70%	-7,85%	2,52	0,0117	723	363	26,14%	30,30%	-4,16%	1,24	0,2142	547	264
Habite dans un logement indépendant	56,60%	56,34%	0,26%	0,08	0,9350	712	355	40,48%	41,54%	-1,06%	0,28	0,7758	541	260
Type de logement														
Appartement	61,57%	64,71%	-3,14%	0,85	0,3945	432	289	58,03%	55,29%	2,74%	0,62	0,5386	305	208
Maison	34,72%	32,87%	1,85%	0,51	0,6078	432	289	33,11%	39,42%	-6,31%	1,46	0,1436	305	208
Logement en foyer ou chambre indépendante	2,08%	1,04%	1,04%	1,15	0,2516	432	289	3,61%	3,85%	-0,24%	0,14	0,8881	305	208
Chambre d'hotel						432	289	0,33%		0,33%			305	208
Habitation précaire						432	289						305	208
SDF						432	289	0,66%					305	208
Est dans la même situation que lors de la première enquête vis-à-vis du nombre de personnes vivant dans ce logement et par rapport au nombre d'enfants et leurs mode de garde	71,43%	66,67%	4,76%	1,61	0,1081	721	360	78,45%	78,41%	0,04%	0,01	0,9887	543	264
Vit seul dans ce logement	14,41%	17,46%	-3,05%	1,30	0,1933	708	355	17,60%	17,83%	-0,23%	0,08	0,9377	534	258
A au moins un enfant	17,29%	18,96%	-1,67%	0,68	0,4986	723	364	7,31%	9,81%	-2,50%	1,17	0,2443	547	265
A réussi le code	66,39%	45,60%	20,79%	6,72	0,0000	723	364	65,63%	49,43%	16,20%	4,47	0,0000	547	265
Est actuellement inscrit dans une auto-école	19,78%	21,48%	-1,70%	0,64	0,5240	723	364	20,51%	25,28%	-4,77%	1,54	0,1248	546	265
Est actuellement en train de passer le code	10,82%	11,26%	-0,44%	1,04	0,6790	721	364	12,87%	15,47%	-2,60%	1,01	0,3129	544	265
pour la première fois	4,85%	7,42%	-2,57%	1,61	0,1078	721	364	6,99%	12,83%	-5,84%	2,51	0,0125	544	265
pour la deuxième fois	3,05%	2,47%	0,58%	0,56	0,5769	721	364	3,13%	1,89%	1,24%	1,10	0,2702	544	265
pour la troisième fois ou plus	2,91%	1,37%	1,54%	1,76	0,0790	721	364	2,76%	0,75%	2,01%	2,27	0,0234	544	265
A obtenu le code du premier coup	41,98%	26,80%	15,18%	5,11	0,0000	717	362	39,34%	33,08%	6,26%	1,72	0,0851	544	263
A obtenu le permis de conduire	44,04%	25,62%	18,42%	6,25	0,0000	722	363	45,89%	35,61%	10,28%	2,78	0,0055	547	264
Est actuellement en train de passer le permis	13,43%	9,09%	4,34%	2,20	0,0280	722	363	12,07%	7,95%	4,12%	1,89	0,0591	547	264
pour la première fois	7,62%	6,06%	1,56%	0,98	0,3297	722	363	7,31%	6,44%	0,87%	0,46	0,6490	547	264
pour la deuxième fois	3,32%	1,38%	1,94%	2,15	0,0319	722	363	2,01%	0,76%	1,25%	1,56	0,1195	547	264
pour la troisième fois ou plus	2,49%	1,65%	0,84%	0,95	0,3436	722	363	2,74%	0,76%	1,98%	2,26	0,0244	547	264

	Filles (1087)							Garçons (812)						
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	nTest	ntém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	nTest	ntém
A obtenu le permis du premier coup	22,91%	12,71%	10,20%	4,33	0,0000	716	362	28,62%	20,15%	8,47%	2,69	0,0073	545	263
Non, la 2ième fois	13,13%	6,35%	6,78%	3,76	0,0002	716	362	12,11%	9,51%	2,60%	1,14	0,2557	545	263
Non, la 3ième fois ou plus	7,54%	6,35%	1,19%	0,73	0,4634	716	362	4,95%	5,70%	-0,75%	0,45	0,6535	545	263
Nombre d'heures de conduite au total	38,77	34,22	4,55	3,08	0,0023	315	93	33,52	31,20	2,32	1,12	0,2641	246	92
Nombre d'heures de conduite par semaine	3,31	3,34	-0,03	0,11	0,9165	298	89	3,63	3,61	0,02	0,06	0,9525	230	92
Cout total du permis en dehors des aides	877,50	1343,90	-466,40	6,35	0,0000	305	87	603,92	1228,40	-624,48	8,47	0,0000	232	90
Dispose d'une voiture	78,62%	73,91%	4,71%	0,95	0,3421	318	92	74,90%	71,28%	3,62%	0,68	0,4964	251	94
Nombre de points	6,40	6,60	-0,20	1,45	0,1475	248	66	6,43	6,01	0,42	2,40	0,0177	178	67
A eu un accident en tant que conducteur	8,65%	7,59%	1,06%	0,30	0,7654	289	79	13,96%	12,82%	1,14%	0,25	0,8011	222	78
Montant du loyer	270,55	263,32	7,23	0,40	0,6911	510	305	153,93	159,61	-5,68	0,31	0,7573	364	223
A déménagé ou emménagé	53,32%	53,36%	-0,04%	0,01	0,9917	437	268	45,91%	36,87%	9,04%	1,96	0,0506	318	179
Raison du déménagement														
Avoir un logement plus grand	17,60%	15,38%	2,22%	0,56	0,5784	233	143	8,90%	13,64%	-4,74%	1,04	0,2977	146	66
Payer un loyer moins cher	3,00%	2,10%	0,90%	0,55	0,5817	233	143	2,74%	4,55%	-1,81%	0,62	0,5374	146	66
Avoir un logement en meilleur état	5,15%	4,20%	0,95%	0,42	0,6749	233	143	2,05%	6,06%	-4,01%	1,26	0,2119	146	66
Etre indépendant	21,89%	25,17%	-3,28%	0,73	0,4645	233	143	17,81%	21,21%	-3,40%	0,58	0,5597	146	66
Emménager à deux	20,60%	20,98%	-0,38%	0,09	0,9303	233	143	17,12%	16,67%	0,45%	0,08	0,9350	146	66
Vivre dans un quartier plus agréable	0,86%		0,86%			233	143		1,52%				146	66
Etre plus près des transports en commun						233	143						146	66
Etre plus près des commerces et services						233	143						146	66
Fin de bail	0,86%	0,70%	0,16%	0,17	0,8668	233	143						146	66
Expulsion		0,70%				233	143						146	66
Etre plus près du lieu de travail	8,58%	8,39%	0,19%	0,06	0,9485	233	143	16,44%	13,64%	2,80%	0,52	0,6043	146	66
De logement dépendant à logement indépendant	11,11%	16,37%	-5,26%	2,24	2,55%	693	336	8,58%	11,69%	-3,11%	1,31	0,1911	536	248

		Filles (1087)							Garçons (812)						
		Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	nTest	ntém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	nTest	ntém
Montant mensuel net perçu		646,51	645,04	1,47	0,04	0,9668	723	364	612,24	581,55	30,69	0,79	0,4306	547	265
	Salaire	40,95%	39,00%	1,95%	0,61	0,5390	718	359	45,96%	39,46%	6,50%	1,74	0,0825	544	261
		807,69	779,46	28,23	0,16	0,8701	294	140	904,62	919,84	-15,22	0,33	0,7446	250	103
	Indemnités de chômage	13,04%	15,70%	-2,66%	1,20	0,2321	721	363	15,02%	13,96%	1,06%	0,40	0,6906	546	265
		658,80	607,33	51,47	1,32	0,1888	94	57	640,91	698,24	-57,33	0,91	0,3679	82	37
	CIVIS	2,63%	3,30%	-0,67%	0,60	0,5471	723	364	3,29%	2,65%	0,64%	0,51	0,6095	547	264
		131,58	142,67	-11,09	0,27	0,7927	19	12	107,22	172,86	-65,64	1,53	0,1399	18	7
	CNASEA	0,41%	0,27%	0,14%	0,38	0,7004	723	364	0,18%	0,38%	-0,20%	0,46	0,6429	547	265
	RSA	14,21%	15,43%	-1,22%	0,54	0,5919	718	353	6,62%	6,82%	-0,20%	0,11	0,9149	544	264
		456,90	443,91	12,99	0,37	0,7086	102	56	421,75	462,39	-40,64	1,14	0,2610	36	18
	Aide des parents	0,55%	0,55%	0,00%			723	363	0,92%	0,38%	0,54%	0,97	0,3341	545	264
		290,00	125,00	165,00	0,87	0,4352	4	2							
	Bourse	1,94%	0,55%	1,39%	2,16	0,0312	723	364	0,73%	1,14%	-0,41%	0,54	0,5886	547	264
		373,07	362,50	10,57	0,19	0,8543	14	2	375,75	362,33	13,42	0,15	0,8852	4	3
	Allocation logement	30,32%	35,31%	-4,99%	1,64	0,1012	696	354	16,86%	18,92%	-2,06%	0,71	0,4752	528	259
		247,25	254,80	-7,55	0,68	0,4954	211	125	229,56	232,14	-2,58	0,15	0,8815	89	49
Situation professionnelle															
	Salarié	33,43%	33,61%	-0,18%	0,06	0,9513	715	357	35,90%	32,31%	3,59%	1,00	0,3176	546	260
	A votre compte	0,56%	0,56%	0,00%			715	357	0,55%	0,38%	0,17%	0,33	0,7409	546	260
	Recherche d'emploi	34,41%	35,85%	-1,44%	0,47	0,6394	715	357	40,29%	45,00%	-4,71%	1,27	0,2058	546	260
	En formation	9,23%	9,24%	-0,01%	0,01	0,9945	715	357	12,64%	11,15%	1,49%	0,60	0,5475	546	260
	Autre (inactif ne recherchant pas d'emploi)	22,38%	20,73%	1,65%	0,62	0,5383	715	357	10,62%	11,15%	-0,53%	0,23	0,8206	546	260
Employeur principal															
	Etat	1,54%	1,40%	0,14%	0,18	0,8547	712	357	1,10%	2,69%	-1,59%	1,45	0,1491	545	260
	Collectivités locales	3,51%	4,76%	-1,25%	0,95	0,3449	712	357	3,49%	2,31%	1,18%	0,97	0,3345	545	260
	Hôpital public	1,83%	0,84%	0,99%	1,41	0,1579	712	357	0,37%	0,38%	-0,01%	0,04	0,9694	545	260
	Particulier	0,98%	2,24%	-1,26%	1,45	0,1476	712	357	0,37%	0,00%	0,37%			545	260
	Entreprises publique, association	7,30%	4,48%	2,82%	1,92	0,0549	712	357	3,67%	5,00%	-1,33%	0,84	0,3991	545	260
	Entreprises privées	17,98%	19,89%	-1,91%	0,76	0,4496	712	357	26,79%	21,92%	4,87%	1,49	0,1375	545	260

	Filles (1087)								Garçons (812)							
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	nTest	ntém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	nTest	ntém		
Emploi																
Manœuvre ou ouvrier spécialisé	1,55%	0,28%	1,27%	2,33	0,0199	708	353	10,85%	8,11%	2,74%	1,27	0,2057	544	259		
Ouvrier qualifié	0,42%	0,57%	-0,15%	0,34	0,7607	708	353	3,49%	3,09%	0,40%	0,30	0,7670	544	259		
Technicien	0,14%	0,00%	0,14%			708	353	0,00%	0,77%	-0,77%			544	259		
Agent de maîtrise, maîtrise administration/commerciale, VRP non cadre						708	353						544	259		
Ingénieur, cadre						708	353	0,18%	0,00%	0,18%			544	259		
Directeur général, adjoint						708	353						544	259		
Emploi de commerce, de bureau, personnel de services	28,98%	29,75%	-0,77%	0,27	0,7899	708	353	18,75%	18,53%	0,22%	0,07	0,9413	544	259		
Fonction principale																
Production, chantier, exploitation	1,20%	0,63%	0,57%	0,93	0,3507	666	318	8,23%	2,78%	5,45%	3,27	0,0011	498	216		
Installation, réparation, maintenance	0,45%	0,00%	0,45%			666	318	1,61%	0,93%	0,68%	0,79	0,4307	498	216		
Gardiennage, nettoyage, entretien ménager	6,76%	3,46%	3,30%	2,33	0,0200	666	318	6,22%	3,70%	2,52%	1,50	0,1348	498	216		
Manutention, magasinage, logistique	0,30%	0,63%	-0,33%	0,67	0,5046	666	318	1,20%	0,93%	0,27%	0,34	0,7327	498	216		
secrétariat, accueil	2,10%	1,57%	0,53%	0,59	0,5533	666	318	0,00%	0,46%	-0,46%			498	216		
Gestion, comptabilité	0,30%	0,63%	-0,33%	0,67	0,5046	666	318	0,00%	0,46%	-0,46%			498	216		
Etudes, recherche et développement	0,30%	0,63%	-0,33%	0,67	0,5046	666	318	0,40%	0,00%	0,40%			498	216		
Enseignement, soin aux personnes	6,16%	6,29%	-0,13%	0,08	0,9355	666	318	0,80%	1,85%	-1,05%	1,05	0,2966	498	216		
Secteur d'activité																
Agriculture, sylviculture, pêche	0,56%	0,57%	-0,01%	0,00	0,9961	709	353	1,85%	1,56%	0,29%	0,28	0,7769	542	256		
Industries énergétique (EDF, gaz, pétrole...)						709	353	0,37%	0,78%	-0,41%	0,68	0,4995	542	256		
Autres industries	1,55%	1,13%	0,42%	0,57	0,5672	709	353	3,87%	4,30%	-0,43%	0,28	0,7769	542	256		
Construction						709	353	4,98%	2,34%	2,64%	1,98	0,0480	542	256		
Commerce et réparation	6,77%	8,78%	-2,01%	1,13	0,2587	709	353	7,20%	3,13%	4,07%	2,62	0,0091	542	256		
Education, santé, action sociale	11,71%	11,90%	-0,19%	0,09	0,9274	709	353	3,14%	4,30%	-1,16%	0,79	0,4317	542	256		
Contrat de travail																
CDI	12,55%	14,55%	-2,00%	1,02	0,3104	709	357	12,13%	10,42%	1,71%	0,71	0,4803	544			
CDD	17,63%	12,89%	4,74%	2,08	0,0378	709	357	13,97%	13,13%	0,84%	0,32	0,7457	544			

	Contrat saisonnier	0,00%	0,28%	-0,28%			709	357	0,74%	0,77%	-0,03%	0,06	0,9548	544	
	Contrat d'intérim ou de travail temporaire	2,68%	5,32%	-2,64%	1,98	0,0484	709	357	8,46%	7,72%	0,74%	0,35	0,7238	544	
	Contrat d'apprentissage	0,00%	0,28%	-0,28%			709	357	0,37%		0,37%			544	
Durée du contrat (jours)		39,89	42,43	-2,54	0,25	0,7995	611	304	39,73	43,28	-3,55	0,25	0,8040	477	
	Supérieur à 3 mois	14,57%	13,16%	1,41%	0,58	0,5647	611	304	12,37%	11,21%	1,16%	0,45	0,6555	477	
Travail est dans le département du domicile		16,74%	14,45%	2,29%	0,96	0,3382	705	353	36,76%	42,50%	-5,74%	0,88	0,3796	185	80
A besoin d'une voiture dans le cadre du travail (pour ceux qui travaillent)		19,74%	18,18%	1,56%	0,35	0,7246	233	121	31,47%	20,73%	10,74%	1,82	0,0701	197	82
Nombre d'heures de travail par semaine		25,46	26,81	-1,35	1,11	0,2667	235	117	32,01	30,60	1,41	1,07	0,2862	188	83
Avait un autre emploi avant d'occuper celui-ci		47,46%	51,24%	-3,78%	0,68	0,5000	236	121	40,00%	50,60%	-10,60%	1,64	0,1031	195	83
Raison pour avoir quitté l'emploi précédent															
	Fin de contrat	77,06%	80,65%	-3,59%	0,54	0,5872	109	62	74,67%	82,05%	-7,38%	0,89	0,3771	75	39
	Démission	12,84%	8,06%	4,78%	0,95	0,3419	109	62	13,33%	5,13%	8,20%	1,54	0,1267	75	39
	Rupture pour maladie ou invalidité	0,92%	0,00%	0,92%			109	62	1,33%					75	39
	Licenciement économique	0,92%	0,00%	0,92%			109	62						75	39
	Autre licenciement	0,92%	3,23%	-2,31%	0,95	0,3471	109	62		7,69%				75	39
	L'entreprise a été revendue						109	62	2,67%					75	39
	L'entreprise a fait faillite	0,92%	0,00%	0,92%			109	62	1,33%					75	39
Durée de trajet domicile-travail (mns)		34,00	107,66	-73,66	1,64	0,1027	231	119	42,95	102,43	-59,48	1,05	0,2954	188	83
Moyen pour se rendre au travail															
	A pieds	17,54%	23,28%	-5,74%	1,27	0,2055	228	116	15,05%	17,28%	-2,23%	0,46	0,6469	186	81
	Avec son propre véhicule	36,40%	25,86%	10,54%	2,03	0,0430	228	116	36,56%	28,40%	8,16%	1,29	0,1971	186	81
	En covoiturage	3,51%	5,17%	-1,66%	0,69	0,4889	228	116	8,06%	6,17%	1,89%	0,54	0,5910	186	81
	En transport collectif	33,77%	40,52%	-6,75%	1,23	0,2192	228	116	32,80%	35,80%	-3,00%	0,48	0,6343	186	81
	En vélo	1,75%	0,00%	1,75%			228	116	3,23%	3,70%	-0,47%	0,20	0,8431	186	81
Est à la recherche d'emploi		31,48%	33,24%	-1,76%	0,59	0,5585	721	364	36,75%	41,89%	-5,14%	1,41	0,1583	547	265
Est inscrit à Pole Emploi		31,19%	33,61%	-2,42%	0,80	0,4230	715	357	35,35%	39,23%	-3,88%	1,07	0,2853	546	260
Durée du chômage (ans)		1,91	2,40	-0,49	2,47	0,0138	230	121	2,03	2,04	-0,01	0,02	0,9866	210	108
	supérieur à 2 ans	28,70%	39,67%	-10,97%	2,09	0,0370	230	121	34,29%	31,48%	2,81%	0,50	0,6167	210	108

	Filles (1087)							Garçons (812)						
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	nTest	ntém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	nTest	ntém
Type d'emploi recherché														
Un emploi à temps complet	9,84%	8,59%	1,25%	0,39	0,6976	244	128	10,55%	9,57%	0,98%	0,28	0,7785	218	115
Un emploi à temps partiel	3,28%	4,69%	-1,41%	0,64	0,5219	244	128	0,92%						
Indifféremment, l'un ou l'autre	86,89%	86,72%	0,17%	0,05	0,9641	244	128	88,53%	90,43%	-1,90%	0,53	0,5963	218	115
Un emploi permanent (CDI)	6,17%	8,59%	-2,42%	0,83	0,4094	243	128	6,88%	3,48%	3,40%	1,40	0,1622	218	115
un emploi temporaire (CDD)	4,53%	6,25%	-1,72%	0,68	0,4964	243	128	2,75%	2,61%	0,14%	0,08	0,9390	218	115
Indifféremment, l'un ou l'autre	89,30%	85,16%	4,14%	1,16	0,2463	243	128	90,37%	93,91%	-3,54%	1,18	0,2389	218	115
Une profession précise	27,87%	28,91%	-1,04%	0,21	0,8333	244	128	27,52%	26,09%	1,43%	0,28	0,7798	218	115
Plusieurs professions	23,77%	22,66%	1,11%	0,24	0,8100	244	128	17,89%	12,17%	5,72%	1,36	0,1762	218	115
Dans une gamme large d'emplois	48,36%	48,44%	-0,08%	0,01	0,9888	244	128	54,59%	61,74%	-7,15%	1,25	0,2111	218	115
Un emploi a été proposé depuis le début du chômage	32,10%	32,81%	-0,71%	0,14	0,8893	243	128	30,28%	36,52%	-6,24%	1,16	0,2483	218	115
A passé au moins un entretien d'embauche	22,36%	16,41%	5,95%	1,36	0,1757	246	128	15,00%	14,53%	0,47%	0,12	0,9083	220	117
Temps consacré en moyenne à la recherche d'emploi(mns)	92,47	139,70	-47,23	1,59	0,1153	239	125	124,62	121,97	2,65	0,11	0,9105	210	114
Prêt à déménager	55,28%	64,06%	-8,78%	1,63	0,1029	246	128	71,36%	69,23%	2,13%	0,41	0,6834	220	117
même à l'étranger	9,76%	11,72%	-1,96%	0,59	0,5569	246	128	17,73%	17,09%	0,64%	0,15	0,8846	220	117
en France, n'importe où	13,41%	14,06%	-0,65%	0,17	0,8629	246	128	17,27%	11,11%	6,16%	1,59	0,1132	220	117
en France, mais à moins de 100 kms	17,89%	18,75%	-0,86%	0,21	0,8377	246	128	15,91%	19,66%	-3,75%	0,87	0,3869	220	117
en France, mais pas n'importe où	14,23%	19,53%	-5,30%	1,33	0,1858	246	128	20,45%	21,37%	-0,92%	0,20	0,8446	220	117
Type de formation														
Dans le cadre des études: contrat professionnel	1,54%	1,40%	0,14%	0,18	0,8609	715	357	2,02%	0,77%	1,25%	1,54	0,1241	545	260
Dans le cadre des études: diplôme par apprentissage	2,24%	1,96%	0,28%	0,29	0,7683	715	357	4,40%	3,46%	0,94%	0,66	0,5122	545	260
Dans le cadre de l'entreprise	0,00%	0,56%	-0,56%			715	357							
Dans le cadre d'un congé individuel de formation	0,14%	0,00%	0,14%			715	357	0,18%						
pendant une période de chômage	1,96%	3,92%	-1,96%	1,70	0,0889	715	357	2,94%	3,85%	-0,91%	0,65	0,5150	545	260
Durée de la formation (an)	1,33	1,03	0,30	0,68	0,4989	61	33	1,05	1,11	-0,06	0,22	0,8263	63	27
Supérieur à 1 an	44,26%	39,39%	4,87%	0,45	0,6528	61	33	38,10%	33,33%	4,77%	0,43	0,6717	63	27
A un contrat de travail pendant la formation	45,16%	51,52%	-6,36%	0,59	0,5597	62	33	50,00%	44,44%	5,56%	0,48	0,6294	68	27
un contrat régulier	43,55%	42,42%	1,13%	0,10	0,9172	62	33	50,00%	44,44%	5,56%	0,48	0,6294	68	27
un contrat aidé du secteur marchand		6,06%	-6,06%											
un contrat aidé du secteur non-marchand	1,61%		1,61%											
un emploi occasionnel		3,03%	-3,03%											

	Filles (1087)							Garçons (812)						
	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	nTest	ntém	Tests	Témoins	Diff	T St.	P-Val	nTest	ntém
Raison pour ne pas chercher de travail														
Attendre le résultat de démarches antérieures	5,63%	8,11%	-2,48%	0,72	0,4730	160	74	24,14%						
Avoir temporairement suspendu le recherche	44,38%	47,30%	-2,92%	0,42	0,6778	160	74	36,21%	34,48%	1,73%	0,16	0,8760	58	29
Pas encore commencer le cherche	2,50%	2,70%	-0,20%	0,09	0,9277	160	74		3,45%					
Avoir abandonné le recherche	5,00%	2,70%	2,30%	0,89	0,3720	160	74	1,72%	3,45%	-1,73%	0,45	0,6570	58	29
A voté à une élection	49,93%	49,28%	0,65%	0,20	0,8444	695	349	48,67%	53,97%	-5,30%	1,38	0,1671	528	252
Est allé au cinéma	63,62%	63,46%	0,16%	0,05	0,9582	723	364	62,71%	61,13%	1,58%	0,43	0,6651	547	265
La fréquence	6,00	5,00	1,00	1,32	0,1871	453	228	6,14	6,67	-0,53	0,68	0,4970	336	158
Est allé à un concert ou un spectacle	19,92%	19,51%	0,41%	0,16	0,8724	723	364	23,22%	22,64%	0,58%	0,18	0,8552	547	265
La fréquence	2,71	2,96	-0,25	0,34	0,7309	136	69	5,16	5,68	-0,52	0,30	0,7683	125	57
plus de 5 fois	5,88%	10,14%	-4,26%	1,02	0,3105	136	69	16,00%	28,07%	-12,07%	1,76	0,0813	125	57
Etre membre au moins d'une association	9,75%	8,91%	0,84%	0,44	0,6615	687	348	18,86%	20,24%	-1,38%	0,46	0,6485	525	252
Une association artistique, culturelle ou musicale	1,02%	2,30%	-1,28%	1,44	0,1516	687	348	2,67%	4,76%	-2,09%	1,38	0,1681	525	252
une association sportive	1,46%	0,29%	1,17%	2,16	0,0308	687	348	8,95%	7,94%	1,01%	0,47	0,6373	525	252
une association locale ou de quartier	2,18%	0,86%	1,32%	1,77	0,0771	687	348	1,52%	1,59%	-0,07%	0,07	0,9465	525	252
une association religieuse, groupe paroissial	0,00%	0,57%	-0,57%			687	348	0,76%	0,79%	-0,03%	0,05	0,9623	525	252
une autre association	5,53%	5,17%	0,36%	0,24	0,8097	687	348	5,90%	6,35%	-0,45%	0,24	0,8081	525	252
A rencontré ses amis	94,32%	96,28%	-1,96%	1,45	0,1473	687	349	97,71%	97,63%	0,08%	0,07	0,9406	525	253
Chaque jour	13,83%	14,33%	-0,50%	0,22	0,8272	687	349	25,71%	25,69%	0,02%	0,01	0,9946	525	253
Une ou plusieurs fois par semaine	47,45%	45,56%	1,89%	0,58	0,5641	687	349	51,05%	42,29%	8,76%	2,29	0,0220	525	253
plusieurs fois par mois	15,28%	19,20%	-3,92%	1,55	0,1207	687	349	11,24%	14,62%	-3,38%	1,29	0,1966	525	253
une fois par mois	10,77%	11,46%	-0,69%	0,34	0,7377	687	349	5,90%	10,67%	-4,77%	2,17	0,0309	525	253
au moins un fois par an	6,99%	5,73%	1,26%	0,79	0,4271	687	349	3,81%	4,35%	-0,54%	0,36	0,7196	525	253
A communiqué avec ses amis par téléphone, texto, etc.	96,93%	97,13%	-0,20%	0,18	0,8584	685	349	97,14%	97,23%	-0,09%	0,08	0,9400	524	253
Chaque jour	47,30%	40,97%	6,33%	1,93	0,0534	685	349	45,99%	43,48%	2,51%	0,66	0,5100	524	253
Une ou plusieurs fois par semaine	38,39%	46,13%	-7,74%	2,40	0,0167	685	349	41,03%	39,92%	1,11%	0,29	0,7683	524	253
plusieurs fois par mois	7,74%	8,60%	-0,86%	0,48	0,6312	685	349	6,87%	8,70%	-1,83%	0,87	0,3832	524	253
une fois par mois	2,34%	0,86%	1,48%	1,94	0,0525	685	349	2,29%	4,74%	-2,45%	1,65	0,1006	524	253
au moins un fois par an	1,17%	0,57%	0,60%	1,03	0,3025	685	349	0,95%	0,40%	0,55%	0,96	0,3359	524	253

	Filles (1087)							Garçons (812)						
	Tests	Témoins	Diff	T St	P-Val	nTest	ntém	Tests	Témoins	Diff	T St	P-Val	nTest	ntém
Avoir une voiture permet à un jeune														
d'être plus mature	64,90%	61,05%	3,85%	1,21	0,2258	681	344	69,08%	64,40%	4,68%	1,30	0,1935	524	250
d'entre plus indépendant	98,24%	98,54%	-0,30%	0,37	0,7132	682	343	97,13%	97,61%	-0,48%	0,39	0,6993	522	251
d'avoir plus de chances de trouver un travail	97,51%	98,54%	-1,03%	1,17	0,2420	683	343	96,35%	98,02%	-1,67%	1,39	0,1665	520	252
de voir plus souvent ses amis	24,05%	25,44%	-1,39%	0,49	0,6258	682	342	74,42%	75,60%	-1,18%	0,35	0,7251	520	250
de faire plus de connaissances	43,68%	39,83%	3,85%	1,18	0,2393	680	344	68,15%	63,10%	5,05%	1,39	0,1639	518	252
d'avoir des loisirs plus variés	88,66%	87,68%	0,98%	0,46	0,6471	679	341	87,18%	87,25%	-0,07%	0,03	0,9794	515	251
d'avoir plus de chances de séduire quelqu'un	22,16%	25,58%	-3,42%	1,22	0,2216	677	344	46,81%	45,02%	1,79%	0,47	0,6415	517	251
Je fréquente quelqu'un actuellement														
Depuis combien de jours ?	1193,53	1132,62	60,92	0,87	0,3859	453	225	924,29	808,30	115,99	1,34	0,1810	254	125
Cette relation est durable ?	93,35%	92,83%	0,52%	0,25	0,8004	451	223	90,36%	79,84%	10,52%	2,58	0,0105	249	124
Vous vivez dans le même logement	50,44%	55,16%	-4,72%	1,15	0,2500	450	223	32,79%	40,65%	-7,86%	1,49	0,1373	247	123
Pense à fonder une famille dans deux ans														
	71,71%	71,75%	-0,04%	0,01	0,9927	449	223	57,77%	55,28%	2,49%	0,45	0,6495	251	123
Est parti en vacances														
plus que 3 fois	0,55%	2,20%	-1,65%	2,01	0,0448	723	364	1,46%	1,13%	0,33%	0,40	0,6905	547	265
Nombre de jours	19,48	20,55	-1,07	0,37	0,7092	270	133	19,11	21,06	-1,95	0,53	0,5956	197	90
La distance la plus longue(km)	1556,34	1570,80	-14,47	0,06	0,9541	269	132	1404,66	1639,69	-235,03	0,48	0,6302	196	89
Le voyage était														
dans le même département	1,49%	1,50%	-0,01%	0,01	0,9896	269	133	5,15%	2,27%	2,88%	1,28	0,2025	194	88
en dehors de son département	5,58%	2,26%	3,32%	1,74	0,0824	269	133	5,67%	5,68%	-0,01%	0,00	0,9969	194	88
dans une autre région de France	52,04%	53,38%	-1,34%	0,25	0,8009	269	133	51,55%	60,23%	-8,68%	1,36	0,1764	194	88
dans un autre pays d'Europe	16,36%	12,78%	3,58%	0,94	0,3484	269	133	18,04%	17,05%	0,99%	0,20	0,8399	194	88
en dehors de l'Europe	24,54%	30,08%	-5,54%	1,19	0,2366	269	133	19,59%	14,77%	4,82%	0,97	0,3321	194	88
Sentir fier de lui-même														
oui, tous les jours	11,98%	16,43%	-4,45%	1,89	0,0592	676	347	23,60%	18,33%	5,27%	1,66	0,0977	517	251
oui, souvent	36,83%	35,73%	1,10%	0,35	0,7297	676	347	35,40%	39,04%	-3,64%	0,98	0,3256	517	251
oui, mais rarement	34,62%	34,87%	-0,25%	0,08	0,9354	676	347	26,31%	29,48%	-3,17%	0,93	0,3549	517	251
A bu 5 verres ou plus d'alcool à une même occasion														
La moyenne pour ceux qui ont bu 5 verres ou plus	13,00%	14,56%	-1,56%	0,71	0,4785	723	364	34,56%	35,50%	-0,94%	0,26	0,7940	544	262
	2,45	2,85	-0,40	0,70	0,4868	94	53	3,68	4,20	-0,52	0,85	0,3986	188	93
A consommer de la drogue douce														
combien de fois ?	2,08%	3,58%	-1,50%	1,35	0,1787	720	363	9,36%	9,92%	-0,56%	0,26	0,7981	545	262
	9,07	9,85	-0,78	0,19	0,8510	15	13	10,73	10,12	0,61	0,23	0,8214	51	26

A decorative graphic consisting of several colored squares and dashed boxes of various sizes and colors (purple, green, orange, blue) arranged in a scattered pattern across the page.

Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse

Ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Éducation Populaire et de la Vie Associative
Direction de la Jeunesse, de l'Éducation Populaire et de la Vie Associative

Mission d'animation du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse
95, avenue de France 75 650 Paris Cedex 13
Téléphone : 01 40 45 93 22
<http://www.experimentation.jeunes.gouv.fr>

Figure :