

# **DIECCTE REUNION**

ÉVALUATION À MI-PAROURS THEMATIQUE  
DU PO FSE 2014-2020

Evaluation des dispositifs de mobilité

Rapport final

Février 2019



*Ce document a été établi sur la base des besoins et informations que vous nous avez communiqués, par référence à votre contexte et en fonction de l'environnement juridique et économique actuel.*

*Les conclusions, qui y sont énoncées, sont élaborées à partir de nos méthodes, processus, techniques et savoir-faire. De ce fait, elles sont, ainsi que le support, notre propriété. La décision de mettre en œuvre ou non ces conclusions, ainsi que les modalités de mise en œuvre relèvent de votre seule responsabilité.*

*Ce document, réservé à votre seul usage interne tant dans sa forme que son contenu, est confidentiel. Il ne peut être divulgué à des tiers qu'avec notre accord ; cependant, EY autorise expressément la communication, à toute personne, des conseils détaillés dans ce rapport ; étant précisé qu'en tout état de cause nous n'assumons aucune responsabilité vis-à-vis des tiers.*

*Ce rapport est émis en application du contrat convenu entre nous.*

## SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>OBJECTIFS ET DÉMARCHE DE L'ÉVALUATION .....</b>	<b>6</b>
1.1.	Objectifs et périmètre de l'évaluation .....	6
1.2.	Démarche méthodologique .....	6
1.3.	Questions évaluatives .....	8
<b>2.</b>	<b>CONTEXTE ET PRÉSENTATION DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ.....</b>	<b>9</b>
2.1.	La mobilité : un outil central pour répondre aux enjeux réunionnais .....	9
2.2.	Des mesures de mobilité pour chaque étape de la vie .....	9
2.3.	Les dispositifs soutenus par le FSE répondent à deux objectifs principaux .....	14
2.4.	Une programmation des dispositifs financés par le FSE dynamique malgré une mesure 2.07 en retrait	16
<b>3.</b>	<b>EFFICACITÉ DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ .....</b>	<b>17</b>
3.1.	Les dispositifs de mobilité à destination des étudiants .....	17
3.2.	La formation professionnelle, un dispositif clé pour l'employabilité des demandeurs d'emploi	21
3.3.	Les dispositifs de mobilité pour l'emploi, une solution pour plus de 1 000 demandeurs d'emploi chaque année	24
<b>4.</b>	<b>IMPACTS DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ.....</b>	<b>29</b>
4.1.	Des bénéficiaires plus formés et plus expérimentés suite à leur mobilité .....	29
4.2.	Une amélioration notable des compétences comportementales favorables à l'employabilité	31
4.3.	Des bénéficiaires qui reviennent à La Réunion après leurs parcours de mobilité avec un avantage comparatif.....	32
4.4.	Le nombre limité de départs en mobilité ne permet pas de structurer une diaspora réunionnaise en Métropole .....	33
4.5.	Un manque de suivi des impacts individuels sur le long terme .....	33
<b>5.</b>	<b>PERTINENCE DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ .....</b>	<b>34</b>
5.1.	Une pertinence reconnue de la mobilité pour les habitants de La Réunion .....	34
5.2.	Un soutien financier qui répond aux besoins des bénéficiaires .....	36
5.3.	Un travail des acteurs de la mobilité reconnu mais des étudiants qui manquent d'accompagnement durant leur mobilité.....	37
5.4.	Des dispositifs qui apportent une réponse mitigée aux besoins du territoire.....	39
<b>6.</b>	<b>COMPLÉMENTARITÉ DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ .....</b>	<b>41</b>
6.1.	Des dispositifs multiples qui compliquent la lisibilité des aides en particulier pour les étudiants	41
6.2.	Un manque de coordination et de réflexion partagée entre les acteurs de la mobilité .....	42
6.3.	Des dispositifs à toutes les étapes de la vie scolaire, étudiante et professionnelle qui sont en lien les uns avec les autres .....	43
<b>7.</b>	<b>EFFICIENCE DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ .....</b>	<b>44</b>
7.2.	Des conditions de ressources généreuses qui posent la question de la pertinence d'une subvention par rapport à un prêt pour accompagner des départs en mobilité .....	45
<b>8.</b>	<b>CONTRIBUTION AUX PRINCIPES HORIZONTAUX ET À L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE EUROPE 2020 .....</b>	<b>46</b>
8.1.	Les dispositifs de mobilité contribuent à l'atteinte des objectifs de la stratégie 2020 concernant l'emploi, l'éducation et la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale .....	46
8.2.	Les principes horizontaux de la Commission européenne semblent respectés par les dispositifs de mobilité	47
<b>9.</b>	<b>RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>48</b>

<b>10. ANNEXES.....</b>	<b>50</b>
10.1. Liste des entretiens réalisés.....	50
10.2. Présentation des résultats de l'enquête.....	51

## TABLE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

Tableau 1 - Plafonds maximums des montants de l'allocation de scolarité.....	10
Tableau 2 – Montants de la bourse départementale.....	11
Tableau 3 - Panorama des dispositifs d'aide aux étudiants (hors financements FSE).....	11
Tableau 4 - Dispositifs de soutien à la mobilité des demandeurs d'emploi portés par le CNARM.....	13
Tableau 5 – Taux de programmation des mesures au 13/12/2018.....	16
Figure 1 – Panorama des aides à la mobilité.....	10
Figure 2 – Logique d'intervention du PO FSE pour les mesures de mobilité.....	15
Figure 3 - Pyramide des âges des bénéficiaires des dispositifs de soutien à la mobilité financés par le FSE.....	18
Figure 4 - Répartition des bénéficiaires des dispositifs de soutien à la mobilité étudiante par niveau de diplôme.....	18
Figure 5 – Nombre de placements en alternance par année d'arrivée en Métropole.....	21
Figure 6 – Niveau de formation des bénéficiaires entrant dans le dispositif 2.06.....	22
Figure 7 – Situation des bénéficiaires de la mesure 2.06 à la sortie du dispositif.....	24
Figure 8 – Evolution du nombre de départ annuels soutenus par le CNARM (hors départ en alternance).....	25
Figure 9 – Niveau de formation des bénéficiaires du CNARM à l'entrée dans le dispositif.....	25
Figure 10 – Durée du chômage des bénéficiaires des dispositifs du CNARM.....	26
Figure 11 – Situation des bénéficiaires de la mesure 2.08 à la sortie du dispositif.....	27
Figure 12 – Niveau de formation de la population réunionnaise et des bénéficiaires des aides à la mobilité.....	29
Figure 13 – Situation actuelle des bénéficiaires des dispositifs de mobilité.....	30
Figure 14 – Situation des bénéficiaires des dispositifs selon la date de sortie du dispositif.....	30
Figure 15 - Quel regard portez-vous sur votre séjour en mobilité (impact sur votre situation personnelle, résultats obtenus au regard de votre situation sur le marché du travail) ?.....	31
Figure 16 - Dans quelle mesure l'aide à la mobilité dont vous avez bénéficié vous a-t-elle permis d'améliorer les compétences listées dans ce tableau ?.....	31
Figure 17 – Etes-vous retourné(e) à La Réunion après votre mobilité ou envisagez-vous un retour à La Réunion ?.....	32
Figure 18 - Nombre de départs et d'arrivées de natifs de La Réunion en provenance et à la destination de Métropole, par situation d'activité, chaque année entre 2012 et 2016.....	32
Figure 19 – Taux d'entrée et de sortie de chaque région pour 1 000 résidents entre 2012 et 2016.....	36
Figure 20 - Pensez-vous que vous seriez parti(e) si vous n'aviez pas pu bénéficier de dispositifs de mobilité (soutien financier et/ou accompagnement humain) ?.....	36
Figure 21 – Etes-vous satisfait(e) de l'aide financière reçue durant votre séjour ?.....	37
Figure 22 – Considérez-vous que vous avez été bien orienté(e), par des interlocuteurs compétents avant votre départ ?.....	38
Figure 23 – Considérez-vous avoir facilement compris quelles étaient les démarches à effectuer pour préparer votre séjour ?.....	38

Figure 24 – Dans quelle mesure considérez-vous que les dispositifs de mobilité sont facilement accessibles aux réunionnais ? ..... 42

# 1. Objectifs et démarche de l'évaluation

## 1.1. Objectifs et périmètre de l'évaluation

### Périmètre de l'évaluation

L'évaluation porte sur les cinq dispositifs dédiés à la mobilité éducative et professionnelle au sein de l'axe 2 du programme opérationnel FSE 2014-2020 de La Réunion porté par la DIECCTE Réunion. Ces dispositifs représentent une enveloppe de plus de 90 M€ soit 20% de l'enveloppe total FSE pour la période 2014-2020.



Le contenu des dispositifs de mobilité est décrit en détail en section 2.2 de ce rapport.

### Objectifs de l'évaluation

Cette étude a consisté en l'évaluation à mi-parcours des dispositifs de mobilité financés par le FSE à La Réunion. Elle avait en particulier pour objectifs de :

- ▶ Rendre compte de l'utilité des actions portées et de leur participation aux objectifs fixés par le PO. Il s'agit en particulier d'analyser l'efficacité des dispositifs à atteindre les objectifs, les impacts de ces dispositifs, leurs pertinence pour répondre aux besoins de la population, la complémentarité avec les autres dispositifs existants, l'efficacité des dispositifs ainsi que la contribution à l'atteinte des principes horizontaux et des objectifs de la Stratégie Europe 2020 ;
- ▶ Proposer des améliorations en matière de soutien à la mobilité pour la deuxième moitié de la programmation et la prochaine programmation.

## 1.2. Démarche méthodologique

### Calendrier

L'évaluation a suivi une démarche en trois phases selon le calendrier suivant :

PHASES	ETAPES	RAPPORTS, REUNIONS ET DATES
Phase 1 : Lancement et cadrage méthodologique	▶ Réunion de lancement	 <b>Réunion de lancement</b> : 25 septembre 2018
	▶ Entretiens de cadrage	
	▶ Première revue documentaire	 <b>Remise de la note de cadrage</b> : 8 octobre 2018

PHASES	ETAPES	RAPPORTS, REUNIONS ET DATES
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Analyse des données de réalisation et de résultats disponible</li> <li>▶ Rédaction de la note de cadrage, calendrier, référentiel d'évaluation, plan et outils de collecte des données</li> </ul>	
<b>Phase 2 : Collecte et analyse des données</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Entretiens avec les parties prenantes locales (19)</li> <li>▶ Entretiens avec les entreprises (5)</li> <li>▶ Focus groupe avec des bénéficiaires (2)</li> <li>▶ Enquêtes en ligne auprès de 500 bénéficiaires</li> <li>▶ Entretiens avec des candidats ayant renoncés (5)</li> <li>▶ Présentation au Comité régionale d'évaluation</li> </ul>	 <b>Comité régionale d'évaluation :</b> 16 novembre 2018   <b>Support de présentation du CRE présentant les constats intermédiaires:</b> 16 novembre 2018
<b>Phase 3 : Formulation des recommandations et remises des livrables finaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Finalisation des analyses et conclusions</li> <li>▶ Elaboration des recommandations</li> <li>▶ Animation d'un atelier de travail de réflexion sur les recommandations</li> <li>▶ Rédaction du rapport d'évaluation</li> <li>▶ Validation et restitution des résultats</li> </ul>	 <b>Atelier de co-construction des recommandations :</b> 11 décembre 2018   <b>Remise du rapport d'évaluation provisoire :</b> 21 décembre 2018   <b>Remise du rapport final d'évaluation :</b> Décembre 2019   <b>Comité régional d'évaluation :</b> 15 janvier 2019   <b>Remise des synthèses et résumés exécutifs :</b> Février – Mars 2019

### Limites méthodologiques

Les deux principales sources de données quantitatives utilisées sont les suivantes : l'extraction Ma Démarche FSE (MDFSE) au 15/11/2018 ainsi que les réponses à l'enquête en ligne déployée auprès de 500 bénéficiaires des aides à la mobilité depuis 2014. Cependant ces deux sources de données présentent des limites importantes :

- ▶ Tout d'abord, les données renseignées dans MDFSE ne semblent pas complètes d'après les acteurs de la mobilité. L'ensemble des bénéficiaires soutenus depuis 2014 ne sont pas enregistrés dans l'outil<sup>1</sup>. De plus, certaines données renseignées dans la base de données sont erronées. Par exemple la durée dans le dispositif ne peut être exploitée car elle ne correspond pas à la durée réelle dans le dispositif : la date de sortie ne peut

<sup>1</sup> Les données non renseignées résultent de deux phénomènes. Tout d'abord certains porteurs de projet n'ont pas encore renseigné les données participants dans MDFSE en raison de la programmation récente des projets. De plus les partenaires ont aussi indiqué rencontrer des difficultés techniques pour saisir les données dans l'outil ce qui explique la présence de données incomplètes.

être postérieure au 31 décembre de l'année d'entrée dans le dispositif, en raison des caractéristiques techniques de MDFSE. Ces mêmes caractéristiques font obstacle à la saisie de données sur des opérations s'inscrivant sur une durée de plus de 36 mois.

- ▶ L'enquête en ligne a été envoyée à 500 bénéficiaires sur la base des données renseignées dans MDFSE. Cependant, les données disponibles dans MDFSE n'intégrant pas les données relatives aux bénéficiaires de la mesure 2.07 ceux-ci n'ont pas pu être consultés. Il s'agit en particulier des bénéficiaires du dispositif Passeport mobilité formation professionnelle de LADOM.

### 1.3. Questions évaluatives

Six questions évaluatives ont été formulées en lien avec les 6 critères d'évaluation ciblés par cette étude :

- ▶ **Efficacité** : Dans quelle mesure la mise en œuvre des dispositifs de mobilité permet-elle de répondre aux objectifs fixés par le PO
- ▶ **Impacts** : Dans quelle mesure les dispositifs de mobilité ont-ils un impact sur l'accès à l'emploi, la formation et le marché du travail local ?
- ▶ **Pertinence** : Dans quelle mesure les dispositifs de mobilité permettent-ils de répondre aux besoins de la population ?
- ▶ **Complémentarité** : Dans quelle mesure les dispositifs de mobilité soutenus par le FSE sont-ils complémentaires des autres dispositifs de mobilité et d'accès à l'emploi existants ?
- ▶ **Efficience** : Dans quelle mesure les ressources ont-elles été déployées de façon optimale ?
- ▶ **Contribution** : Dans quelle mesure les dispositifs de mobilité contribuent-ils aux principes horizontaux et à l'atteinte des objectifs de la Stratégie Europe 2020 ?

## 2. Contexte et présentation des dispositifs de mobilité

### 2.1. La mobilité : un outil central pour répondre aux enjeux réunionnais

Le taux de chômage à La Réunion s'élève à 23% de la population active en 2017 ce qui représente 79 000 chômeurs. De plus le « halo » autour du chômage constitué des personnes qui souhaitent travailler mais ne touchant pas le chômage est constitué de 62 000 personnes. Ainsi ce sont au total 141 000 personnes qui sont en demande d'emploi à La Réunion en 2017. Seuls 51 % des personnes en âge de travailler à La Réunion occupent un emploi (contre 64 % en Métropole hors Ile de France). Le chômage touche en majorité les jeunes avec un taux de chômage de 43% (18% en Métropole). D'après l'INSEE<sup>2</sup>, les créations d'emplois n'ont pas été suffisantes pour faire baisser le taux de chômage en 2017.

Malgré un niveau de formation initiale en hausse des jeunes natifs de La Réunion, le retard en matière de niveau de qualification reste néanmoins encore marqué. Ainsi, 35 500 jeunes sont sortis du système scolaire sans diplôme qualifiant en 2013<sup>3</sup>, soit une proportion près de deux fois plus élevée qu'en Métropole (34 % contre 19 %). Ce faible niveau de formation renforce les difficultés pour les jeunes pour trouver un emploi. De plus l'offre de formation proposée à La Réunion, bien qu'en développement, ne répond pas intégralement aux besoins de la population : formations inexistantes ou dans des conditions différentes (durée des stages par exemple), établissements moins renommés qu'en Métropole, saturation de certaines filières, etc. Des opportunités semblent cependant à saisir pour les diplômés avec actuellement environ la moitié des cadres qui sont recrutés en Métropole et le développement de nouveaux secteurs d'activité tels que les métiers du numérique ou dans le domaine du développement durable (économie circulaire par exemple).

La promotion de la mobilité s'inscrit ainsi en réponse aux besoins du territoire réunionnais depuis plus de 50 ans. En effet, la mobilité professionnelle via le départ de demandeurs d'emploi de l'île de La Réunion pour occuper un poste en Métropole constitue une réponse directe à l'étroitesse du marché du travail réunionnais. La mobilité destinée à la formation professionnelle et la mobilité éducative sont aussi des solutions pour améliorer le niveau de formation des natifs de La Réunion ainsi que leur employabilité.

### 2.2. Des mesures de mobilité pour chaque étape de la vie

Les dispositifs soutenant la mobilité et les acteurs impliqués dans la mise en œuvre de ces dispositifs sont nombreux à La Réunion.

Une partie des dispositifs est soutenue par le PO FSE 2014-2020 :

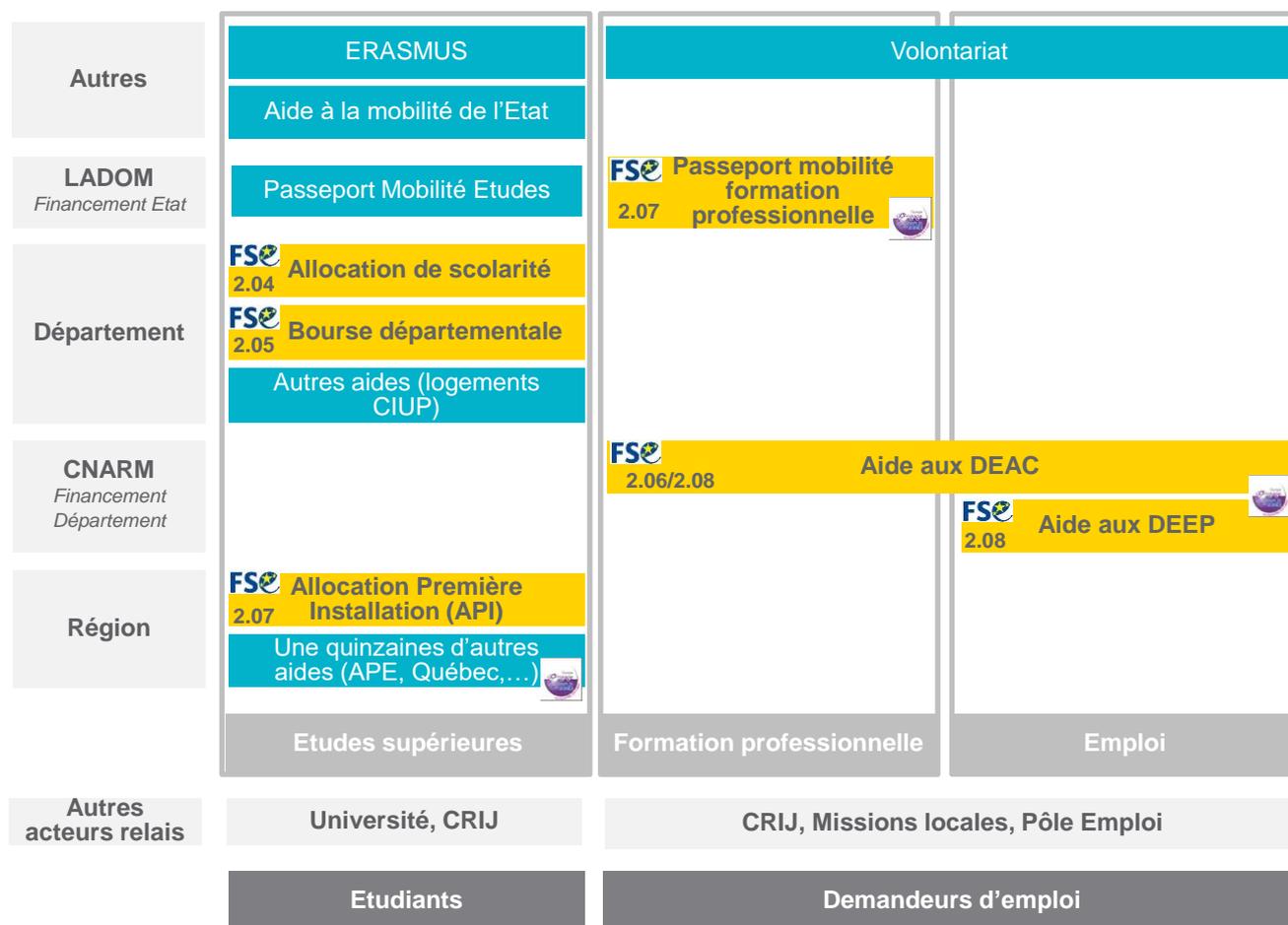
- ▶ Deux dispositifs pour la mobilité étudiante mises en œuvre par le Conseil département et instruites par le Conseil départemental (mesure 2.04 et 2.05) ;
- ▶ Un dispositif pour la mobilité étudiante mis en œuvre par le Conseil régional et instruit par la DIECCTE (mesure 2.07) ;
- ▶ Un dispositif pour la formation professionnelle mis en œuvre par LADOM et instruit par la DIECCTE (mesure 2.07) ;
- ▶ Deux dispositifs pour l'alternance et l'accès à l'emploi mis en œuvre par le CNARM et instruit par le Conseil département (mesures 2.06 et 2.08).

Les sections ci-dessous présentent de manière simplifiée les principales aides à la mobilité disponibles à La Réunion, et en particulier les aides financées par le PO FSE 2014-2020. Ces aides concernent à la fois les étudiants et les demandeurs d'emploi que ce soit pour accéder à une formation professionnelle ou directement à un emploi.

<sup>2</sup> [INSEE, Le taux de chômage se stabilise en 2017, 2018](#)

<sup>3</sup> [INSEE, Les jeunes Réunionnais - Le diplôme, clé de l'accès à l'emploi des jeunes Réunionnais, 2016](#)

Figure 1 – Panorama des aides à la mobilité



Source : reconstitution EY

### 2.2.1. Les dispositifs de mobilité à destination des étudiants

Le conseil départemental de la Réunion propose plusieurs aides cofinancées par le FSE à destination des étudiants qui souhaitent partir en mobilité en Métropole.

**L'allocation de scolarité (Mesure 2.04)** vise à couvrir les droits de scolarité supérieurs à 1 000€ aux seuls étudiants boursiers inscrits dans un parcours d'excellence débouchant sur un diplôme final de niveau I (bac+5). L'aide est plafonnée à un montant total de 6 000 euros et est versée à l'étudiant sous forme d'un versement unique.

Tableau 1 - Plafonds maximums des montants de l'allocation de scolarité

Echelon 1	2 000 €
Echelon 2	3 000 €
Echelon 3	4 000 €
Echelon 4	5 000 €
Echelon 5	6 000 €

Source : Site internet du Conseil départemental

**La bourse départementale (Mesure 2.05)** est un dispositif qui s'adresse aux étudiants bénéficiant d'une bourse nationale et sous conditions de ressources<sup>4</sup>. Le montant de l'aide varie selon que le cursus couvert est effectué à la Réunion ou en mobilité (en Métropole ou au sein d'un pays de l'UE).

<sup>4</sup> Ressources familiales plafonnées à 86 000€.

**Tableau 2 – Montants de la bourse départementale**

Tranches revenus (Revenu Brut Global)		Echelons	Montant annuel de la bourse
0 €	25 000 €	5	2 150 €
25 001 €	40 000 €	4	2 000 €
40 001 €	50 000 €	3	1 850 €
50 001 €	60 000 €	2	1 700 €
60 001 €	86 000 €	1	1 550 €

Source : Site internet du Conseil départemental

La première partie de l'aide, représentant 60% du montant de la bourse, est versée au moment de la rentrée universitaire au titre de laquelle la bourse est allouée. Le second versement (correspondant au 40% restants de la somme de la bourse) intervient au cours du second semestre de l'année, à condition que l'étudiant soit en mesure de fournir une attestation d'assiduité ou une attestation des évaluations et notes obtenues au cours du premier semestre.

Le FSE cofinance également l'Allocation de Première Installation (API) versée par le Conseil régional, sous la mesure 2.07 du PO FSE 2014-2020. Cette aide s'adresse aux étudiants qui s'inscrivent pour la première fois en études supérieures hors de La Réunion, en Métropole ou dans un pays de l'UE. Le montant de l'aide est de 2 7000€ pour la Métropole et de 3 000€ pour les autres pays de l'UE. Ce dispositif n'est pas cumulable avec les aides attribuées par le conseil départemental.

Outre les dispositifs financés par le FSE, les étudiants de La Réunion peuvent bénéficier d'autres aides, relevant du Département, de la Région ou de l'Etat, et dont certaines sont cumulables avec les aides soutenues par le PO FSE.

**Tableau 3 - Panorama des dispositifs d'aide aux étudiants (hors financements FSE)**

Dispositif	Descriptif du dispositif-	Possibilité de cumul avec d'autres dispositifs d'aide
<b>Conseil départemental</b>		
Logements étudiants C.I.U.P	Le dispositif permet l'attribution de 85 logements à la Cité Internationale Universitaire de Paris, prioritairement au bénéfice d'étudiants de niveau bac +4 et inscrits dans un établissement d'enseignement supérieur ou une université relevant des académies de Paris, de Créteil ou de Versailles. Les étudiants de niveau bac+3 inscrits dans des filières inexistantes à la Réunion sont également éligibles à ce dispositif.	Bourse aux étudiants en mobilité
Dispositif en faveur des collégiens en mobilité	Les collégiens inscrits dans certaines filières spécialisées, comme les filières sport études, sont éligibles à l'ensemble des aides portées par le Conseil Départemental	Ensemble des dispositifs d'aide portées par le conseil départemental
<b>Conseil régional</b>		
Etudier et vivre au Québec	Le dispositif consiste en une allocation de mobilité spécifique (AMS) au bénéfice de lycéens en classe de terminale ou d'étudiants souhaitant s'inscrire dans l'une des filières visées par le programme. L'octroi de l'aide régionale est conditionné par le quotient familial (inférieur à 26 631 €) et par le fait que le bénéficiaire réside à La Réunion depuis 2016 au moins et est citoyen d'un Etat Membre de l'UE. L'aide consiste dans la prise en charge, la réservation et l'achat d'un billet d'avion aller au départ de la Réunion, à laquelle s'ajoute une prime d'installation (800€) et une allocation mensuelle (montant maximum de 700€ par mois). La prise en charge du billet retour peut être demandée.	
Continuité territoriale	La continuité territoriale est un dispositif qui s'adresse aux natifs de La Réunion installés en Métropole souhaitant se rendre à la Réunion, ainsi qu'aux membres de leur famille souhaitant se rendre en Métropole.	

Dispositif	Descriptif du dispositif-	Possibilité de cumul avec d'autres dispositifs d'aide
	Le dispositif s'adresse aux personnes nées à la Réunion, aux personnes dont au moins un parent est natif de La Réunion, aux personnes rattachées fiscalement à la Réunion, ainsi qu'aux personnes dont un enfant est né à la Réunion ou né d'un parent natif de la Réunion.	
Allocation de Frais d'Inscription (AFI)	Le dispositif s'adresse aux étudiants non boursiers âgés de moins de 34 ans. L'octroi de l'aide est conditionné par un revenu inférieur à 108 000€. Le montant de l'AFI s'élève au minimum à 200€ (pour un étudiant de licence 1 étudiant en Métropole) à 500€ (pour un étudiant de master 2).	Le dispositif n'est pas cumulable avec les aides attribuées par le conseil départemental
Allocation Premier Equipement (APE)	Le dispositif s'adresse aux étudiants boursiers et non boursiers, sur condition de ressources, et dans la mesure où ces derniers sont inscrits pour la première fois dans un cursus d'études supérieures en formation initiale hors du département. Le montant de l'aide est fixé à 500€ pour les étudiants boursiers et à 300€ pour les étudiants non boursiers.	Le dispositif n'est pas cumulable avec les aides attribuées par le conseil départemental
Bourse régionale d'Etudes Supérieures en mobilité (BRESUP)	Le dispositif bénéficie à des étudiants boursiers et non boursiers, inscrits en première année dans un cursus de formation initiale d'enseignement supérieur. Le montant de l'aide est fixé à 2 700€.	Le dispositif n'est pas cumulable avec les aides attribuées par le conseil départemental.
Bourse régionale d'Etudes Secondaires en Mobilité (BRESM)	Le dispositif s'adresse aux collégiens souhaitant poursuivre leurs études secondaires en Métropole. Les étudiants visés par le dispositif doivent bénéficier de la bourse du rectorat. Le montant de la bourse est de 2 000€.	
Allocation de Stage Pratiques en Mobilité (ASPM)	Le dispositif s'adresse aux étudiants boursiers et non boursiers. L'aide est attribuée sur condition de ressources, dès lors que l'étudiant bénéficie d'une convention de stage dans le cadre d'une formation initiale hors de la Réunion. Lorsque le stage est réalisé hors de la Réunion, le montant de l'aide est de 150€/par semaine.	Le dispositif n'est pas cumulable avec les aides attribuées par le conseil départemental
Aide à la mobilité vers les pays étrangers (AMPE)	Le dispositif bénéficie aux étudiants ou non boursiers, sous condition de ressources, inscrits en formation initiale dans un pays étrangers (hors UE, Océan Indien et DOM).	Le dispositif n'est pas cumulable avec l'Allocation de Première Installation ou avec les aides proposées par le Conseil Général
Aide au voyage d'un étudiant pour sa première installation en Métropole	Le dispositif s'articule autour du bon de Continuité Territoriale ou autour du remboursement <i>a posteriori</i> .	
<b>LADOM</b>		
Passeport Mobilité Etudes	Le dispositif s'adresse aux étudiants résidant en outre-mer et souhaitant poursuivre leurs études dans l'hexagone lorsque la filière qu'ils souhaitent intégrer n'existe pas ou est saturée à l'île de la Réunion. Le dispositif consiste dans la prise en charge intégrale ou partielle du transport.	

Source : Reconstitution EY à partir de la documentation existante et des entretiens

En complément de ces aides, d'autres dispositifs existent au niveau européen pour faciliter la mobilité des étudiants avec le programme ERASMUS ou encore le volontariat via le corps européen de volontariat.

### 2.2.2. Les dispositifs à destination des demandeurs d'emploi pour l'accès à l'emploi

Outre les dispositifs de formation en alternance évoqués plus haut, le CNARM propose également des dispositifs d'accompagnement s'adressant aux demandeurs d'emploi, soit en situation de prospection, soit disposant d'un contrat ou d'une promesse d'embauche avec une entreprise implantée en dehors de la Réunion. Le CNARM est l'acteur principal pour l'accès à l'emploi à La Réunion<sup>5</sup>. Il s'appuie cependant sur d'autres acteurs du territoire qui travaillent également avec les demandeurs d'emploi tels que Pôle Emploi (orientation des demandeurs d'emploi et propositions d'offres d'emploi en Métropole) mais aussi les missions locales qui constituent une porte d'entrée pour ces publics éloignés de l'emploi vers les dispositifs du CNARM.

<sup>5</sup> Ce qui constitue une spécificité de l'île de La Réunion. LADOM prend en charge les demandeurs d'emploi dans les autres DOM.

**Tableau 4 - Dispositifs de soutien à la mobilité des demandeurs d'emploi portés par le CNARM**

Dispositif	Public concerné	Prestations
<b>Demandeurs d'emploi en prospection (DEEP)</b>	Le dispositif s'adresse aux personnes majeures et inscrites en qualité de demandeur d'emploi au Pôle Emploi de la Réunion.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prise en charge du billet d'avion et du transfert</li> <li>• Accueil à l'aéroport</li> <li>• Allocation d'arrivée de 300€</li> <li>• Aide à l'hébergement pendant 2 mois</li> <li>• Indemnité forfaitaire de 1000€.</li> <li>• Prime d'installation de 400€</li> </ul>
<b>Demandeurs d'emploi avec contrat (DEAC)</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prise en charge du billet d'avion et du transfert</li> <li>• Accueil à l'aéroport</li> <li>• Allocation d'arrivée de 300€</li> <li>• Aide à l'hébergement pour 2 mois</li> <li>• Indemnité forfaitaire de 500€</li> <li>• Prime d'installation de 400€</li> </ul>

Source : Reconstitution EY à partir de la documentation existante et des entretiens

Ces deux dispositifs du CNARM peuvent être cofinancés par le FSE au titre du PO FSE 2014-2020 sous la mesure 2.08.

### 2.2.3. Les dispositifs à destination des demandeurs d'emploi pour la formation professionnelle

L'acteur principal de la mobilité pour la formation professionnelle à La Réunion est LADOM (L'Agence De l'Outre-mer pour la Mobilité). Devenue Etablissement Public Administratif en 2016, elle est placée sous la tutelle du ministère de l'Outre-mer et du ministère du budget. LADOM soutient cette mobilité via le dispositif « Passeport Mobilité Formation Professionnelle ».

Dispositif	Public concerné	Prestations
<b>Passeport Mobilité Formation Professionnelle (PMFP)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Demandeurs d'emploi inscrits à Pôle Emploi de plus de 18 ans</li> <li>▶ Etre de nationalité d'un pays membre de l'Union Européenne</li> <li>▶ Quotient familial inférieur ou égal à 26 631 euros</li> <li>▶ Ne pas avoir déjà bénéficié d'une aide de LADOM la même année</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prise en charge du billet d'avion et du transfert et du billet retour</li> <li>• Accueil à l'aéroport</li> <li>• Accompagnement à la recherche de logement</li> <li>• Achat de la formation (ou d'une partie)</li> <li>• Allocation Complémentaire à la Mobilité (ACM) jusqu'à 700 euros par mois</li> <li>• Allocation d'installation de maximum 800 euros</li> </ul>

Source : Reconstitution EY à partir de la documentation existante et des entretiens

Ce dispositif peut être cofinancé par le FSE au titre du PO FSE 2014-2020 via la mesure 2.07.

En complément des dispositifs de LADOM dont les formations proposées peuvent inclure des périodes de stage en entreprise, le CNARM soutient aussi la formation professionnelle via des contrats en alternance uniquement. Il s'agit du même dispositif que pour les demandeurs d'emploi partant avec un contrat (DEAC). Cependant deux aides supplémentaires s'ajoutent au dispositif :

- ▶ Un complément de salaire pour les alternants pour atteindre 95% du SMIC ;
- ▶ Une aide mensuelle aux entreprises accueillant un alternant de 250 euros/mois durant la durée du contrat.

Ce dispositif peut être cofinancé par le FSE au titre du PO FSE 2014-2020 via la mesure 2.06. Il convient de préciser que l'aide versée aux entreprises n'est pas financée par le PO FSE.

De nombreux autres acteurs sont aussi impliqués dans la formation professionnelle à La Réunion. Il s'agit notamment de Pôle Emploi ou encore des missions locales qui orientent les demandeurs d'emploi vers ces dispositifs.

Il est à noter que la formation professionnelle continue des salariés du secteur privé financée par les OPCA est aussi soutenue par d'autres mesures du PO FSE 2014-2020 qui n'entrent pas dans le périmètre de l'étude et ont fait l'objet d'une évaluation spécifique.

## 2.3. Les dispositifs soutenus par le FSE répondent à deux objectifs principaux

Les mobilités géographiques et professionnelles soutenues par le FSE constituent une nécessaire ouverture de l'ensemble des habitants de La Réunion vers de nouvelles compétences, de nouveaux parcours et de nouveaux marchés du travail. La mobilité vise ainsi à répondre à différents objectifs :

### ► **Elever et diversifier les niveaux de formation**

Le PO FSE prévoit des mobilités « éducatives » ou « formatives » dans le but de diversifier et élever les niveaux de formation pour améliorer l'employabilité des bénéficiaires. Le PO FSE précise que cette mobilité permet d'éviter les orientations par défaut et sera encouragée en misant sur les domaines d'activité porteurs (démarche prospective combinant offre de formation et perspective d'emploi doit être recherchée). L'absence ou la saturation de formations sur le territoire rend la mobilité incontournable pour certains projets professionnels.

### ► **Offrir de nouvelles conditions d'accompagnement à la mobilité et ouvrir les habitants de La Réunion au monde**

Lorsque le départ est envisagé, mais que la qualification et les repères familiaux et sociaux sont insuffisants pour réussir une intégration sociale et professionnelle à l'extérieur, le PO FSE prévoit un accompagnement spécifique des candidats pour renforcer leur autonomie et assurer la réussite de leur mobilité. Il peut s'agir par exemple de cours d'anglais pour un départ dans un pays non-francophone (le CNARM fait ponctuellement appel à un prestataire extérieur pour des cours d'anglais).

### ► **Soutenir l'accès à l'emploi, en particulier celui des jeunes**

Au regard de l'étroitesse du marché du travail réunionnais, la mobilité a vocation à proposer des offres additionnelles à celle du marché du travail local. Les dispositifs de mobilité ciblent principalement les jeunes, cependant, le chômage important touche toutes les classes d'âge et des actions d'accompagnement doivent aussi être mises en place auprès des chômeurs.

### ► **Renforcer les systèmes d'accès direct à l'emploi**

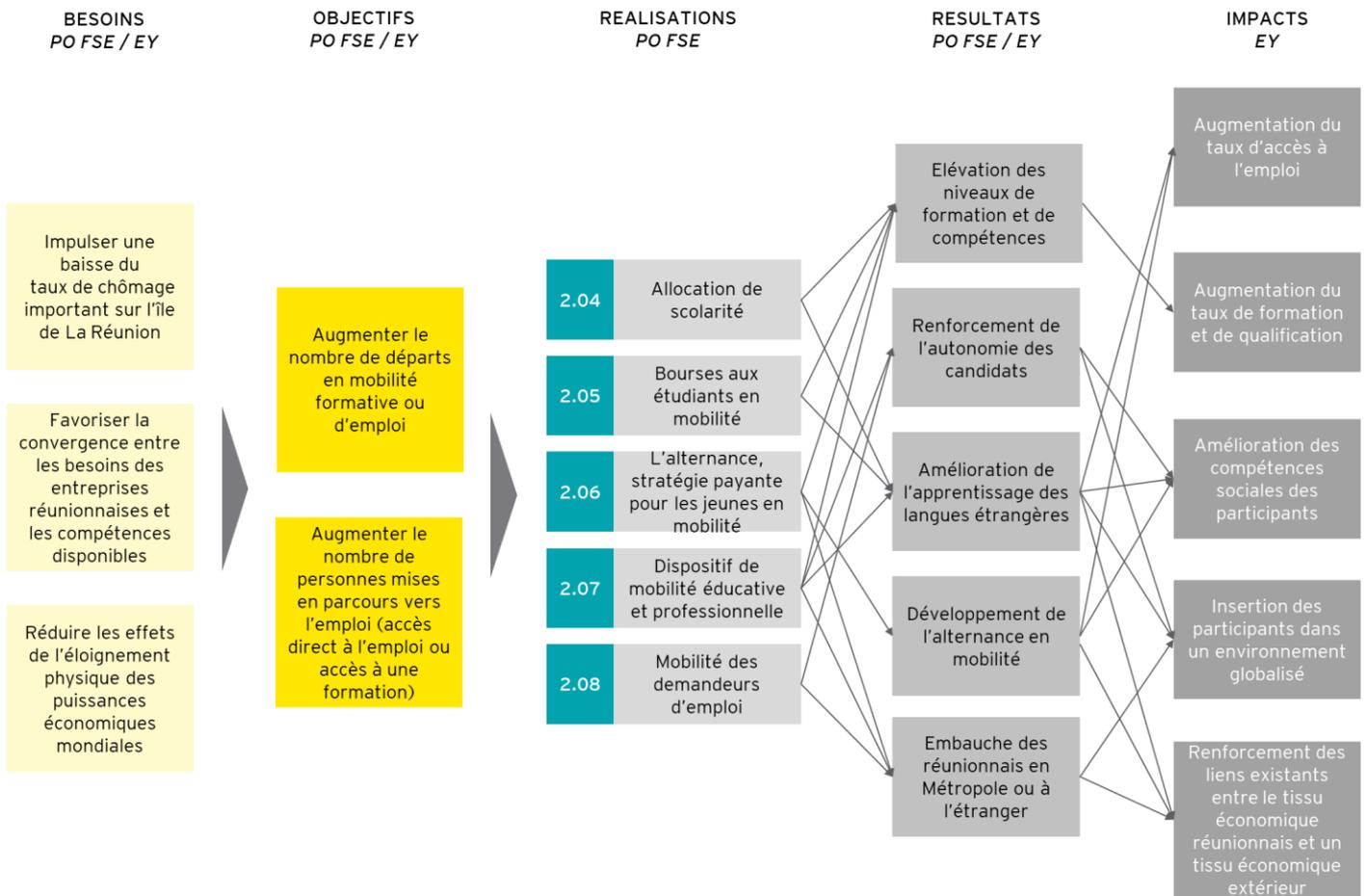
Enfin, une nouveauté du PO FSE 2014-2020 est le soutien spécifique à l'alternance en mobilité qui permet une élévation du niveau de formation et une professionnalisation du bénéficiaire qui facilite son employabilité. Des actions de communication et de sensibilisation pour des départs en alternance ont été conduites auprès de l'ensemble des acteurs concernés (chefs d'entreprises, jeunes et familles). Le PO FSE propose aussi d'expérimenter d'autres outils tels que les « job-dating », associés à un départ en mobilité, pour l'embauche directe, y compris dans des emplois à bon niveau de qualification dans des secteurs en tension sur le territoire national ou européen.

Ces objectifs du PO FSE en matière de mobilité sont résumés dans le cahier des charges de l'étude de la façon suivante :

- Augmenter le nombre de départs en mobilité formative ou d'emploi ;
- Augmenter le nombre de personnes mises en parcours vers l'emploi (accès direct à l'emploi ou accès à une formation).

Le schéma ci-dessous précise les liens existants entre ces objectifs et les dispositifs soutenus par le PO FSE 2014-2020 en matière de mobilité.

Figure 2 – Logique d'intervention du PO FSE pour les mesures de mobilité



Analyse EY sur la base du PO FSE 2014-2020

## 2.4. Une programmation des dispositifs financés par le FSE dynamique malgré une mesure 2.07 en retrait

Les taux de programmation des différentes mesures portant sur la mobilité au sein du PO FSE sont globalement satisfaisants au 13/12/2018. Il est à noter que la mesure 2.04 (Allocation de scolarité) est programmée à 100%. La mesure 2.07 est légèrement en retrait avec un taux de programmation de 26%, cela s'explique notamment par la concurrence de l'IEJ dans le soutien de LADOM pour la mobilité des jeunes classés NEET pour la formation professionnelle. En effet, une large partie des départs en formation professionnelle a été financée via l'IEJ plutôt que le FSE sur le début de programmation, en raison d'une définition tardive du programme IEJ.

**Tableau 5 – Taux de programmation des mesures au 13/12/2018**

Mesure	Intitulé	Montant de la maquette FSE	Nombre de projets programmés	Montant programmé	% prog.	Montant payé <sup>6</sup>	% paiement
2.04	Allocation de scolarité	1 000 000 €	1	1 000 000 €	100%	-	0%
2.05	Bourse aux étudiants	29 000 000 €	2	19 332 834 €	67%	-	0%
2.06	Alternance	2 143 000 €	2	1 162 050 €	54%	387 600 €	18%
2.07	Mobilité éducative et professionnelle	43 896 000 €	2	11 588 899 €	26%	-	0%
2.08	Mobilité des demandeurs d'emploi	18 370 000 €	3	13 437 851 €	73%	8 182 932 €	45%
Total		94 409 000 €	10	46 521 634 €	49%	8 570 532 €	9%

Source : Données MDFSE au 13/12/2018

Cependant les taux de paiement des différentes mesures sont faibles (mis à part la mesure 2.08) avec un taux de paiement total de moins de 10%.

<sup>6</sup> Incluant les avances versées

### 3. Efficacité des dispositifs de mobilité

Cette section est dédiée à l'analyse des réalisations financées via les dispositifs de mobilité. Elle vise à répondre à la question évaluative suivante : **Dans quelle mesure la mise en œuvre des dispositifs de mobilité permet-elle de répondre aux objectifs fixés par le PO ?**

#### Principaux constats et conclusions :

- ▶ Les objectifs quantitatifs du PO sont en voie d'être atteints à l'exception de la mesure 2.07 qui présente un retard important sur le début de programmation, en raison de la concurrence avec l'IEJ pour le public NEET ;
- ▶ Les réalisations sont en cohérence avec les objectifs du PO FSE 2014-2020 : soutien aux étudiants et aux demandeurs d'emploi pour la formation et l'accès à l'emploi, ciblage des jeunes de moins de 25 ans, etc.
- ▶ Les dispositifs ont des résultats concrets sur le niveau de formation et l'employabilité des jeunes.

#### 3.1. Les dispositifs de mobilité à destination des étudiants

##### 3.1.1. Description des réalisations soutenues par le FSE

D'après les entretiens réalisés avec les acteurs de la mobilité, ce sont en environ 3 200 étudiants qui sont soutenus chaque année par le Conseil départemental. Le Conseil régional indique de plus que 900 étudiants ont bénéficié de l'allocation de première installation en 2017<sup>7</sup>.

Les données issues de MDFSE permettent de suivre le parcours de 723 étudiants bénéficiaires de la mesure 2.04 et de 9 416 étudiants pour la mesure 2.05 depuis le début de la programmation. Il est à noter que 497 participants enregistrés dans MDFSE ont bénéficié à la fois de la mesure 2.04 et de la mesure 2.05, soit 9642 étudiants bénéficiaires distincts sur la période 2015-2018 pour les 2 mesures. Aucune donnée n'est enregistrée dans MDFSE concernant la mesure 2.07.

De nombreuses autres aides sont aussi proposées par le Conseil régional, 408 étudiants ont notamment bénéficié de l'allocation de mobilité spécifique soutenue par l'IEJ. En complément LADOM a fourni un soutien financier pour l'achat d'environ 2 600 billets d'avion en 2017.

Dispositif	Réalisations annuelles (Déclaratif)	Réalisations depuis 2014 (Extraction MDFSE)
CD - Allocation de scolarité - 2.04	3 200	723 étudiants
CD - Bourse pour les étudiants - 2.05		9 416 étudiants
CR – Allocation de première installation (API) – 2.07	900	-
CR – Allocation de mobilité spécifique	500	408 (IEJ) – Hors PO FSE
LADOM – Passeport Mobilité Etude (PME)	2 600 – 2 700 billets d'avion	Hors PO FSE

Sources : Entretiens et données MDFSE au 15/11/2018

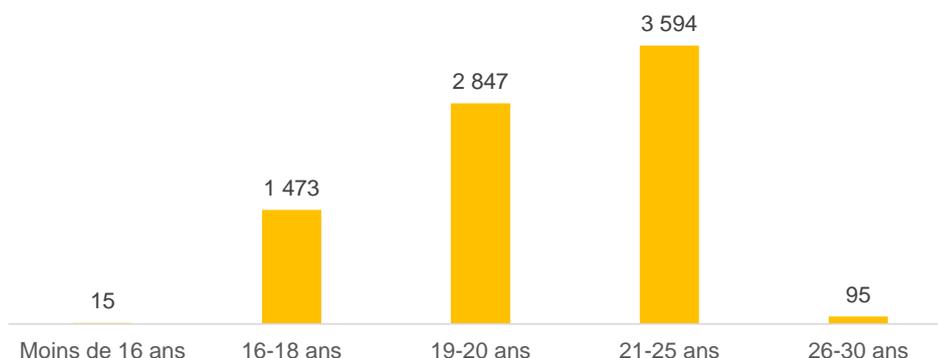
#### **Des dispositifs ciblant principalement des étudiants inscrits dans des « filières d'excellence »**

La pyramide des âges révèle que les bénéficiaires se répartissent majoritairement sur la tranche 16-25 ans. La

<sup>7</sup> Concernant l'API, l'écart entre le nombre de participants accompagnés par rapport au nombre de participants comptabilisés s'explique par des difficultés techniques de saisine des données relatives aux participants dans MDFSE.

mobilité des moins de 16 ans et des plus de 26 ans, au titre des mesures 2.04 et 2.05, reste marginale, notamment dû au type d'études poursuivies par les demandeurs des dispositifs de mobilité (à 55% de niveau Master 2).

**Figure 3 - Pyramide des âges des bénéficiaires des dispositifs de soutien à la mobilité financés par le FSE**

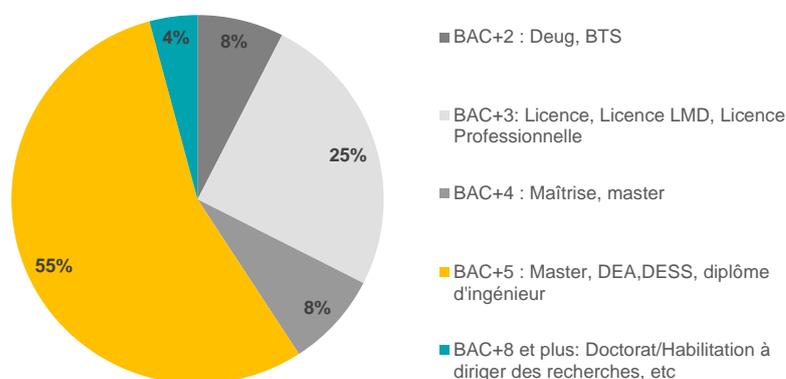


Source : Extraction MDFSE au 15/11/2018

Cependant, deux types de profils d'étudiants en mobilité sont presque à parité dans le nombre de départs : les étudiants qui partent juste après l'obtention de leur baccalauréat pour commencer leurs études en métropole (48% des bénéficiaires enregistrés dans MDFSE ont un niveau CITE 3-4 correspondant pour la majorité au baccalauréat) et les étudiants qui partent quelques années plus tard (51% des bénéficiaires enregistrés dans MDFSE ont un niveau CITE 5 à 8), souvent pour une poursuite d'études de niveau master (entrée dans une grande école, poursuite en master). Les profils types sont soit de jeunes bacheliers, soit titulaires d'une licence et poursuivent en master, ou dans une grande école.

Les dispositifs bénéficient majoritairement à des étudiants inscrits dans des cursus d'études supérieures de niveau Bac +5, avec 55% des étudiants inscrit dans des formations débouchant sur un master 2, un DEA, DESS ou diplômes de grandes écoles.

**Figure 4 - Répartition des bénéficiaires des dispositifs de soutien à la mobilité étudiante par niveau de diplôme**



Source : Réponses à l'enquête en ligne, 131 répondants

Les dispositifs de mobilité en faveur des étudiants visent, pour la plupart, non seulement la Métropole, mais également les pays de l'Union européenne et les pays étrangers. Néanmoins, les bénéficiaires des mesures 2.04 et 2.05 réalisent, pour la majorité d'entre eux, leur parcours de mobilité vers la Métropole. Les réponses à l'enquête en ligne révèlent que 95% des 113 répondants ont effectué leur mobilité vers la Métropole.

Il est enfin à noter que ces dispositifs bénéficient légèrement plus à des étudiantes qui représentent 56% des bénéficiaires soutenus. En accord avec les acteurs du territoire, cela s'explique par une plus grande détermination et un projet plus réfléchi et plus solide pour les jeunes femmes, et une meilleure réussite des jeunes filles dans les études secondaires. En effet, les freins familiaux au départ des jeunes femmes sont en général plus importants que pour les jeunes hommes ce qui leur demande une plus grande détermination et une mobilisation des aides disponibles plus systématique.



### Profil type d'un bénéficiaire de la mesure 2.04 ou 2.05

Une femme de 20 ans qui a fait une classe préparatoire sur l'île de La Réunion et qui part en Métropole pour intégrer une grande école d'ingénieur ou de commerce.

#### Une mobilité choisie pour la majorité des étudiants

Certains secteurs sont fortement représentés parmi les cursus de formation réalisés par les bénéficiaires des dispositifs de mobilité, en particulier le **secteur de la santé et de l'action sociale**, ou encore les formations en **informatique, en ingénierie et en communication**. L'analyse des résultats de l'enquête en ligne révèle également que beaucoup des natifs de La Réunion vont se former en Métropole aux métiers de l'enseignement et de la formation. La plupart de ces formations sont également proposées par l'Université de La Réunion, mais sont parfois saturées ou ne correspondent pas à leurs attentes (période de stage, contenu détaillé de l'enseignement). Les étudiants sont donc parfois contraints à la mobilité pour poursuivre leurs études supérieures. A titre d'exemple, les classes préparatoires aux grandes écoles à La Réunion sont disponibles dans deux lycées réunionnais, et présentent un taux de sélection important : certains étudiants sont acceptés dans des lycées en métropole mais pas à La Réunion. Pour nombre d'étudiants, la poursuite des études se fait nécessairement en métropole, en l'absence de cursus existants sur le territoire. Par exemple, pour les études de santé de type médecine, une partie des étudiants sont dans l'obligation de poursuivre leurs études à l'Université de Bordeaux dès la deuxième ou troisième année car leurs spécialités ne sont pas disponibles sur le site de Saint-Denis. Pour la plupart des étudiants, la mobilité est choisie et les étudiants sont conscients que pour certaines filières d'excellence, une partie de la formation est assurée en métropole.

#### 3.1.2. Contribution à l'atteinte des objectifs du PO

La programmation des mesures 2.04 et 2.05 est très dynamique et les données renseignées dans MDFSE permettent largement d'atteindre les objectifs cible pour 2018 ainsi que de déjà dépasser les objectifs pour 2023 pour la mesure 2.04. Pour la mesure 2.07, les objectifs sont communs avec les dispositifs mis en place par LADOM pour la formation professionnelle, aucune donnée n'est renseignée dans MDFSE à date.

	Mesure	Réalisations comptabilisées dans MDFSE	Valeur cible 2018	% atteinte de la valeur cible 2018	Valeur cible 2023	% atteinte de la valeur cible 2023
Nombre de départ en mobilité	Mesure 2.04	723	89	812%	326	222%
	Mesure 2.05	9 416	4 979	189%	18 325	51%
Nombre de sorties positives	Mesure 2.04	671			163	412%
	Mesure 2.05	2 434			9 163	27%

Source : Données participants au 15/11/2018

#### Les aides à la mobilité concernent 37% des étudiants natifs de La Réunion en mobilité

D'après les données de l'INSEE<sup>8</sup>, 2 200 étudiants partent chaque année pour poursuivre leurs études en Métropole, ce qui représente un taux de départ de 89 pour 1 000 étudiants. En 2013, l'INSEE indique que ce sont 12 200 jeunes qui poursuivent leurs études en Métropole. Ainsi, environ 26%<sup>9</sup> des étudiants en mobilité sont soutenus annuellement par le Conseil départemental, même si la majorité des étudiants en mobilité ont pu bénéficier d'une aide à un moment de leur parcours de mobilité. Environ 900 étudiants sont soutenus par le Conseil régional via

<sup>8</sup> INSEE, Bilan des migrations en La Réunion et la France métropolitaine, 2017

<sup>9</sup> Le taux de 26% est obtenu à partir du calcul suivant : 3 200 étudiants bénéficiant soit de l'allocation de scolarité, soit de la bourse aux étudiants, dont le nombre total est rapporté au total de 12 200.

l'API et 500 via l'allocation de mobilité spécifique. Ainsi au total ce sont environ 37% des étudiants en mobilité qui reçoivent une aide du Conseil départemental ou du Conseil régional<sup>10</sup>.

Il est de plus à noter que les plafonds d'aide existants ne sont que très rarement une limite à la mobilisation des dispositifs et la quasi-totalité des étudiants qui sollicitent l'aide peuvent y être éligibles. Seules certaines formations ne sont pas financées (formations existantes sur place et non saturées par exemple, écoles privées dont les frais d'inscription sont très élevés).

Cependant, d'après les acteurs du territoire, les départs en mobilité étudiante concernent principalement les étudiants les plus privilégiés. Cela s'explique tout d'abord par le fait que ce sont les plus susceptibles de poursuivre des études supérieures et donc de partir en mobilité mais aussi du fait que les milieux les plus aisés soient en général plus familiers avec les allers-retours en Métropole et donc encouragent plus facilement les jeunes à partir étudier en Métropole. Les études en métropole constituent pour ce public une étape obligatoire du cursus de formation. Cependant, il convient de rappeler que d'autres profils moins favorisés bénéficient également de ces dispositifs et sont plus fortement dépendants des aides perçues.

### ***Des difficultés persistantes chez les étudiants en mobilité, en dépit des efforts d'accompagnement existants***

Bien que les étudiants partant en mobilité sont souvent les plus privilégiés des étudiants réunionnais, il ressort de l'analyse des réponses à l'enquête, ainsi que des entretiens menés avec des bénéficiaires des dispositifs de mobilité étudiante, que les natifs de La Réunion qui partent étudier en Métropole ou à l'étranger peuvent être confrontés à des difficultés d'une double nature : un manque d'accompagnement humain perçu par les jeunes d'une part, et des difficultés financières et pratiques, d'autre part.

Il ressort des différentes données analysées et entretiens réalisés que l'accompagnement humain, tel qu'il existe aujourd'hui, est relativement solide avant le départ. Pour autant, plusieurs étudiants se sont parfois trouvés démunis en mobilité, lorsqu'ils rencontraient une difficulté, en l'absence de relais sur place susceptible de les aider à identifier les solutions envisageables. Le Conseil départemental met en place un référent joignable en semaine, mais le manque provient principalement de l'absence d'un réseau local de solidarité pour dépasser certaines difficultés auxquelles le référent peut difficilement répondre compte tenu de la spécificité des besoins (matériels, administratifs, affectifs).

L'analyse des données relatives aux bénéficiaires révèle que sur 4 601 étudiants ayant bénéficié de l'allocation de scolarité ou de la bourse aux étudiants en mobilité, 100 ont interrompu leur parcours avant la fin du dispositif (2%) ce qui reste extrêmement faible par rapport aux taux d'échec observés dans les premières années d'étude au niveau national : la mobilité est en réalité un facteur de succès des études, compte tenu de l'implication personnelle et financière que cela représente pour les étudiants et leur famille. Toutefois, il convient de s'intéresser aux raisons de ces échecs. Pour 28 d'entre eux, l'abandon s'explique par le fait qu'ils ont obtenu un emploi, une formation ou un stage : il s'agit d'une sortie « positive ». 15 d'entre eux ont quitté le dispositif avant termes pour des raisons de santé. Cependant, la très grande majorité des abandons s'expliquent par des raisons personnelles, souvent liées à un évènement familial (décès, par exemple). Ces deux types de ruptures pourraient être mieux pris en charge, afin que ces dernières ne compromettent pas le projet de mobilité.

En complément de ces éléments, les réponses à l'enquête en ligne ainsi que les ateliers et entretiens organisés avec les participants permettent de mettre à jour un certain nombre de difficultés auxquelles les étudiants en mobilité sont confrontés, telles que les difficultés d'adaptation à un environnement nouveau, mais également d'ordre matériel et financier. Certains étudiants sont en effet fortement dépendants des aides reçues (CD Réunion, Région Réunion et aides du CROUS) et peuvent être confrontés à des situations compliquées.

Les deux mesures 2.04 et 2.05 sont en effet de nature financière et ne permettent pas de pallier le manque de connaissance de la métropole et la distance dont peuvent souffrir les participants à leur arrivée. Les principales difficultés rencontrées sont celles liées à la recherche d'un logement : il est en effet difficile pour les participants de trouver un logement avant leur arrivée et les garants habitants à La Réunion ne sont pas toujours bien accueillis par les loueurs. Les conditions de vie étant aussi différentes en métropole (notamment les moyens de transports, le climat, les remarques racistes), les difficultés d'adaptation dont ils peuvent souffrir les premiers peuvent fortement nuire à la réussite du projet. Les difficultés d'intégration ont souvent été moins prégnantes pour les étudiants qui avaient déjà expérimenté d'autres séjours en mobilité (stage ou séjour d'étude ou d'initiation) et pour ceux qui ont

<sup>10</sup> Le taux de 37% est obtenu à partir du calcul suivant : au nombre d'étudiants bénéficiant de l'allocation de scolarité ou de la bourse aux étudiants (3 200) sont additionnés les bénéficiaires de l'API (900) et de l'allocation de mobilité spécifique (500), rapporté au nombre total de 12 200 étudiants accompagnés dans le cadre d'une mobilité

pu compter sur la présence d'un proche lors des premiers jours ou s'appuyer sur des conseils de proches partis en mobilité avant eux.

## 3.2. La formation professionnelle, un dispositif clé pour l'employabilité des demandeurs d'emploi

### 3.2.1. Description des réalisations

Les dispositifs du PO FSE soutiennent la mobilité à destination des demandeurs d'emploi pour la formation professionnelle. Comme indiqué précédemment, deux acteurs principaux interviennent dans ce domaine :

- ▶ Le CNARM via l'accompagnement de demandeurs d'emploi pour de la formation professionnelle en alternance. D'après son rapport d'activité de 2017, le CNARM a accompagné 525 demandeurs d'emploi pour de l'alternance en 2017. Au total ce sont cependant 371 participants qui sont comptabilisés dans la base de données MDFSE ;
- ▶ LADOM pour l'ensemble de la formation professionnelle via le dispositif « Passeport Mobilité Formation Professionnelle ». LADOM a accompagné 1 280 demandeurs d'emploi vers la formation professionnelle en 2017. Les données participants ne sont pas renseignées dans MDFSE à la date d'écriture de ce rapport.

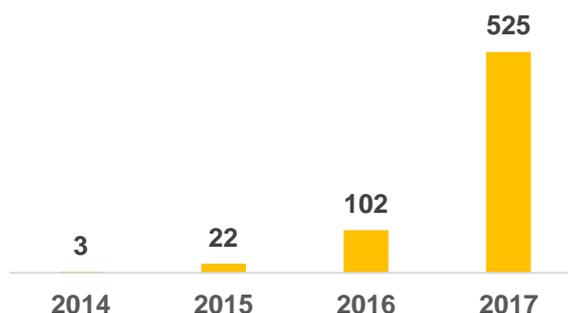
Dispositif	Réalisations annuelles (Déclaratif)	Réalisations depuis 2014 (Extraction MDFSE)
<b>CNARM – Alternance (2.06)</b>	525 départs en 2017	371 participants enregistrés pour le FSE
<b>LADOM – PMFP (2.07)</b>	1 280 départs en 2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Absence de participants enregistrés pour le FSE</li> <li>▶ 1 176 participants enregistrés pour l'IEJ</li> </ul>

Source : Entretiens et données de suivi des participants au 15/11/2018

#### Un renforcement des départs en alternance via le CNARM

Fort de premiers résultats encourageants, le CNARM a renforcé son soutien à l'alternance en formation professionnelle depuis le début de la programmation 2014-2020 avec un nombre de départs annuels qui augmente fortement depuis 2014.

Figure 5 – Nombre de placements en alternance par année d'arrivée en Métropole



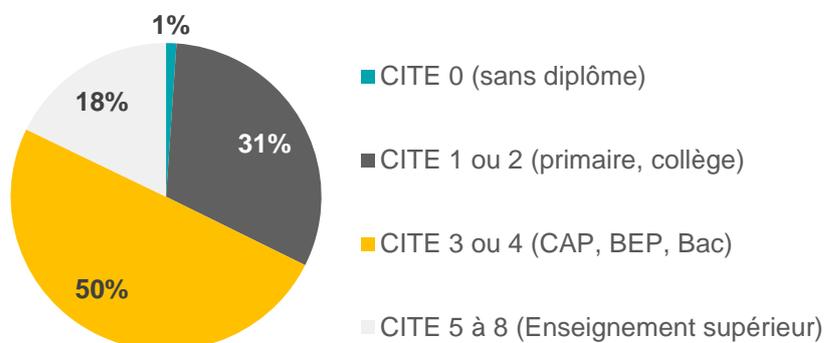
Source : CNARM, rapport d'activité et de gestion 2017

Au total 653 personnes ont été aidées pour une alternance durant l'année 2017 dont 71% via des contrats de professionnalisation et 29% via des contrats d'apprentissage. Le CNARM cherche à renforcer les départs avec contrats ainsi 84% des bénéficiaires aidés en 2017 sont partis en mobilité avec un contrat. Les autres ont été accompagnés pour un départ en prospection pour trouver leur contrat d'alternance. Les domaines d'activités des contrats sont variés avec une large prépondérance du secteur Commerce / Distribution / Vente qui représente 37% des départs et des services aux personnes et aux collectivités (25% des départs).

Les bénéficiaires du dispositif du CNARM sont des jeunes de moins de 25 ans qui se trouvent en majorité dans une situation de chômage récente (moins de 6 mois) sur l'île de la Réunion. Les hommes sont légèrement majoritaires dans le dispositif (57% des départs en 2017). D'après les données renseignées dans MDFSE, les

niveaux de formation à l'entrée dans le dispositif se concentrent sur le niveau CITE 3-4 (50% des bénéficiaires) c'est-à-dire des participants avec un CAP, un BEP qui souhaitent continuer en Bac Pro ou disposant d'un Bac Pro et souhaitant continuer sur un BTS ou DEUG par exemple. 31% des bénéficiaires sont sortis du système scolaire avant le lycée et ne sont titulaires d'aucun diplôme, ils partent en mobilité en alternance pour des CAP ou BEP par exemple.

Figure 6 – Niveau de formation des bénéficiaires entrant dans le dispositif 2.06



Source : Analyse EY, extraction MDFSE au 15/11/2018



### Profil type d'un bénéficiaire de la mesure 2.06

Un homme de 20 ans titulaire d'un Bac Pro et au chômage depuis moins de 6 mois qui part en mobilité pour réaliser un BTS Vente en alternance en Métropole car il ne trouve pas d'entreprises pour l'accueillir à La Réunion.

### Un dispositif de LADOM qui soutient une diversité plus importante de profils

LADOM soutient la mobilité professionnelle dans son ensemble que ce soit via des contrats d'alternance ou via une formation sans alternance. Les formations proposées correspondent principalement aux catégories CITE 3 et 4 : BEP, CAP, BP, Bac Pro, etc. ainsi que CITE 5 (BTS). Environ 1 300 bénéficiaires partent ainsi en mobilité en Métropole pour se former tous les ans. Ce chiffre est stable sur les dernières années. LADOM propose à la fois des offres de formation auxquels les demandeurs d'emploi peuvent prétendre (70% des bénéficiaires) via notamment le marché formation emploi. LADOM accompagne aussi la recherche d'une formation spécifique si elle n'est pas disponible dans les offres proposées (30% des bénéficiaires). Les principales thématiques des formations effectuées par les bénéficiaires sont la santé, le social et les transports<sup>11</sup>.

Peu de données sont disponibles concernant le profil des bénéficiaires. Il s'agit de demandeurs d'emploi inscrits en catégorie A à Pôle Emploi. Il semble cependant que ces profils soient plus diversifiés que les bénéficiaires de l'alternance du CNARM, en particulier au niveau de l'âge, bien que la majorité des bénéficiaires aient entre 18 et 25 ans.

### 3.2.2. Contribution à l'atteinte des objectifs du Programme Opérationnel

#### Analyse de l'atteinte des objectifs quantitatifs du Programme Opérationnel

La mesure 2.07 présente un retard important dans le renseignement des informations relatives aux participants. En effet, aucune donnée n'est renseignée dans MDFSE malgré la programmation de deux dossiers dont un pour LADOM. La mesure 2.06 présente un avancement raisonnable au regard des objectifs fixés par le PO, de plus l'ensemble des données participants ne semblent pas renseigné dans MDFSE (371 participants enregistrés dans MDFSE sur l'ensemble de la période contre 525 départs comptabilisés dans le rapport de suivi annuel du CNARM pour 2017).

<sup>11</sup> D'après le rapport d'activité de LADOM pour l'ensemble des DOM. La Réunion représente une part importante des départs, il est probable que les principaux secteurs de formation des natifs de La Réunion soient les mêmes que dans l'ensemble des DOM.

	Mesure	Réalisations comptabilisées dans MDFSE	Valeur cible 2018	% atteinte de la valeur cible 2018	Valeur cible 2023	% atteinte de la valeur cible 2023
Nombre de départ en mobilité	Mesure 2.06	371	469	79%	1 724	22%
	Mesure 2.07 <sup>12</sup>	0	5 228	0%	19 243	0%
Nombre de sorties positives	Mesure 2.06	371			862	43%
	Mesure 2.07	0			9 622	0%

Source : Données participants au 15/11/2018

### **La formation professionnelle en mobilité concerne 1,2% des demandeurs d'emploi réunionnais en 2017**

D'après les données disponibles de LADOM et du CNARM sur le nombre de départs en mobilité, 1 805 demandeurs d'emploi sont partis en mobilité en 2017 pour se former. La population active réunionnaise est constituée de 343 000 personnes dont 79 000 inscrites au chômage<sup>13</sup>. **Les dispositifs permettent ainsi de soutenir 2,8% des chômeurs en 2017.** Cependant, d'après l'INSEE, 141 000 personnes sont en demande d'emploi (62 000 personnes supplémentaires à celles inscrites au chômage chez Pôle Emploi). Ainsi les dispositifs de mobilité permettent de soutenir annuellement 1,2% des demandeurs d'emploi réunionnais et contribuent à améliorer leur employabilité sur le marché du travail conformément aux objectifs du PO.

### **Un accompagnement renforcé du CNARM et de LADOM auprès des participants**

Les départs en mobilité pour la formation professionnelle sont largement accompagnés par les acteurs de la mobilité réunionnais. En effet, les demandeurs d'emploi semblent bien orientés par les différents opérateurs du territoire, notamment Pôle Emploi, les missions locales ou le CRIJ, qui réorientent les demandeurs d'emploi vers le CNARM et LADOM pour bénéficier des aides.

Les demandeurs d'emploi sont ainsi pris en charge par le CNARM ou LADOM qui mettent en place un accompagnement financier et humain complet pour permettre leur départ en mobilité (recherche d'offre de formation, accueil à l'aéroport, recherche et financement du logement, aides aux entreprises qui accueillent des alternants pour le CNARM, etc.). Cet accompagnement renforcé semble indispensable pour contribuer à la réussite des dispositifs de mobilité. En effet, les bénéficiaires sont souvent éloignés de l'emploi et ne sont jamais ou rarement partis en Métropole. Le CNARM et LADOM peuvent ainsi expliquer dans le détail ce qu'implique un départ en mobilité, préparer au mieux le bénéficiaire et s'assurer de la solidité de son projet. LADOM et le CNARM favorisent de plus en plus l'orientation des demandeurs d'emploi vers les offres de formation existantes pour garantir la solidité et la pertinence des parcours de mobilité et ainsi leurs réussites. A noter que Pôle Emploi dispose également d'une équipe « mobilité » qui propose des sessions de formation pour les demandeurs d'emploi dans un projet de mobilité.

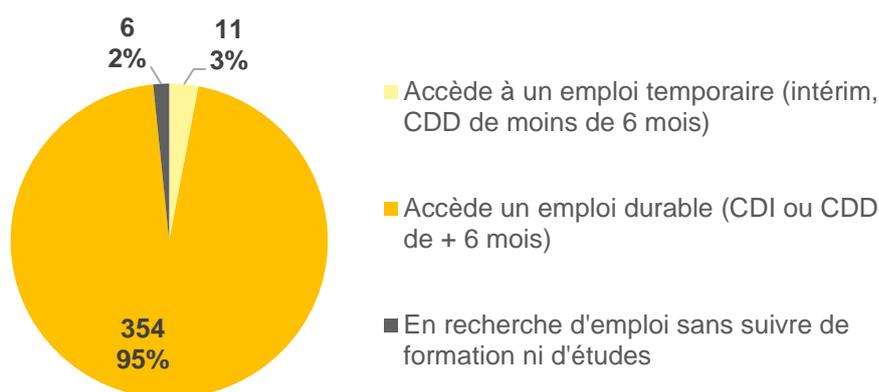
### **Des retours rares en alternance mais plus importants pour les autres bénéficiaires de la formation professionnelle**

Aucun retour n'a été enregistré par le CNARM en 2017 concernant les bénéficiaires étant partis en alternance. La motivation des bénéficiaires, l'accompagnement humain et financier du CNARM ainsi que la rémunération liée à l'alternance semblent donc être des facteurs de réussite de ces parcours. De plus une large majorité des bénéficiaires indiquent avoir eu accès à un emploi durable à la sortie du dispositif (95% des participants enregistrés dans MDFSE pour la mesure 2.06). **Seulement 2% des bénéficiaires sont en recherche d'emploi à la sortie du dispositif.**

<sup>12</sup> La mesure 2.07 concerne à la fois les dispositifs de soutien aux demandeurs d'emploi pour la formation professionnelle (LADOM) ainsi que les dispositifs de soutien aux étudiants du CR

<sup>13</sup> INSEE FLASH Réunion N°126, Le taux de chômage se stabilise en 2017

Figure 7 – Situation des bénéficiaires de la mesure 2.06 à la sortie du dispositif



Source : Extraction MDFSE au 15/11/2018

Concernant les départs en en formation professionnelle soutenus par LADOM, les retours sont plus nombreux avec un taux estimé à 10% d'échec d'après LADOM. Ces échecs sont principalement liés à des abandons pour raisons personnelles notamment une inadéquation entre ce que les bénéficiaires pensaient trouver dans la formation et son contenu réel. Il semble notamment que certains participants avec une formation de type CAP / BEP et souhaitant réintégrer un parcours universitaire ont des difficultés pour s'adapter à ce nouvel environnement et pour poursuivre leur parcours.

Il est de plus à noter que les dispositifs de mobilité professionnelle semblent mieux fonctionner lorsque les bénéficiaires ont des perspectives de retour sur le territoire réunionnais que lorsque les formations sont destinées à des emplois en Métropole. Ainsi le dispositif CPROM pour la formation en Boucherie, qui consiste en une formation de plusieurs mois en métropole, avec un emploi à la clé sur le territoire, est reconnu comme particulièrement efficace par les acteurs du territoire. A l'inverse, le partenariat CNARM/Casino pour la formation de jeunes pour être employés par le groupe Casino en Métropole n'a pas été une réussite complète avec le retour à la Réunion de la majorité des bénéficiaires de l'aide avant la fin de la formation.

### 3.3. Les dispositifs de mobilité pour l'emploi, une solution pour plus de 1 000 demandeurs d'emploi chaque année

#### 3.3.1. Description des réalisations

Le CNARM soutient la mobilité des demandeurs d'emploi pour l'accès à un emploi via ses deux dispositifs (DEAC et DEEP). Au total ce sont 1 361 départs qui ont été comptabilisés en 2017. 3 796 participants ont été enregistrés dans MDFSE depuis le début de la programmation. 1 010 participants ont aussi été soutenus via l'IEJ.

Dispositif	Réalisations annuelles (Déclaratif)	Réalisations depuis 2014 (Extraction MDFSE)
<b>CNARM – DEAC et DEEP (2.08)</b>	1 361 départs en 2017 <sup>14</sup> : <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 841 DEAC</li> <li>▶ 520 DEEP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 3 796 participants enregistrés pour le FSE</li> <li>▶ 1 010 participants enregistrés pour l'IEJ</li> </ul>

Source : Analyse EY sur la base du rapport d'activité du CNARM 2017 et données de programmation au 15/11/2018

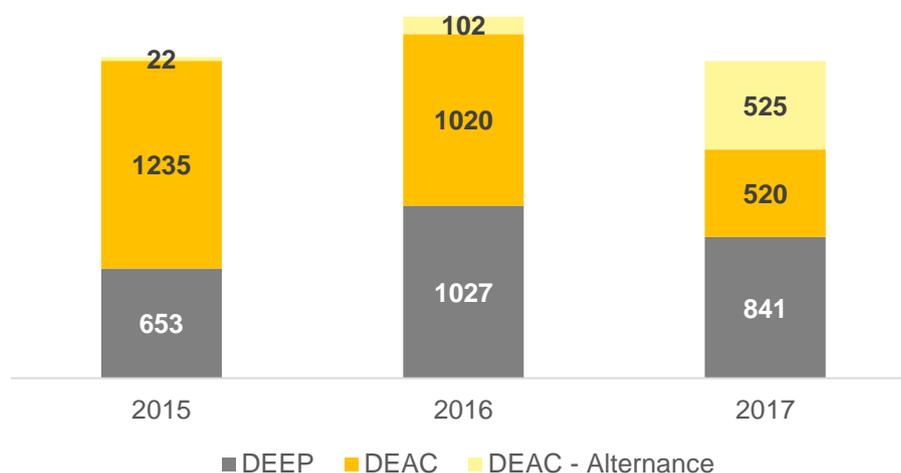
#### **Un nombre de départ relativement stable au fil des années mais concurrencé depuis 2017 par les départs en alternance**

Le nombre de départ total soutenus par le CNARM semble globalement stable au cours des dernières années. Cependant le nombre de départ en alternance augmente en particulier en 2017, ce qui se traduit dans le schéma

<sup>14</sup> Hors départs en alternance analysés précédemment

ci-dessous par une diminution du nombre de départs en DEAC hors alternance. Le CNARM cherche de plus à privilégier les départs avec contrat (DEAC) plutôt que des départs en prospection pour garantir la réussite des parcours de mobilité. En effet les départs en prospection constituent des parcours plus risqués car les participants n'ont pas de promesse d'embauche ou de contrat de travail signés avant leur départ. Pour réduire les taux d'échecs, le CNARM a choisi de renforcer sa vigilance sur la solidité des départs en mobilité en demandant au candidat de fournir des justificatifs de convocation à des entretiens et en étudiant plus en détail les types de poste recherchés par le candidat et sa motivation.

Figure 8 – Evolution du nombre de départ annuels soutenus par le CNARM (hors départ en alternance)



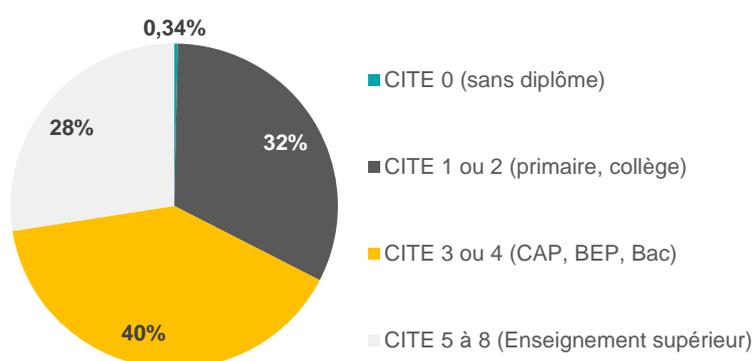
Source : Rapport d'activité du CNARM 2017

#### Des dispositifs qui bénéficient à de jeunes chômeurs pour une mobilité vers la Métropole

57% des bénéficiaires des dispositifs DEAC et DEEP sont des hommes d'après les données disponibles dans MDFSE. 47% des bénéficiaires ont entre 20 et 25 ans, 14% des bénéficiaires ont moins de 20 ans et 18% ont entre 26 et 30 ans. Ainsi une part non négligeable des bénéficiaires de ces aides (20%) ont plus de 30 ans.

Les niveaux de formation indiqués à l'entrée dans le dispositif sont très variables avec 32% des participants qui ont arrêté leur scolarité au primaire ou collège, 40% des participants qui ont un CAP, BEP ou un Bac et 28% des participants qui ont fait des études supérieures.

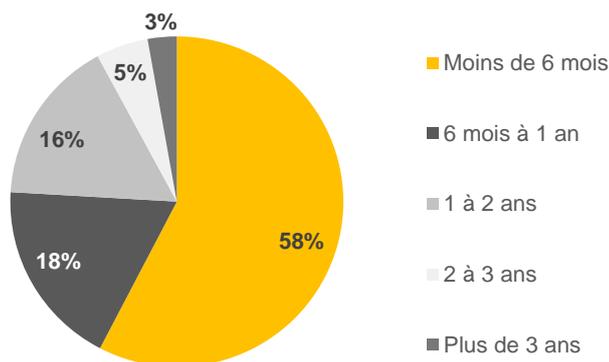
Figure 9 – Niveau de formation des bénéficiaires du CNARM à l'entrée dans le dispositif



Source : Extraction MDFSE au 15/11/2018

Le parcours professionnel des bénéficiaires est marqué par une période de chômage de plus ou moins longue durée, allant de moins de 6 mois à trois ans. Cette période est généralement plus longue que pour les bénéficiaires partant en alternance via le CNARM.

Figure 10 – Durée du chômage des bénéficiaires des dispositifs du CNARM



Source : Extraction MDFSE – Analyse EY

D'après le rapport d'activités du CNARM pour l'année 2017, les contrats sont principalement des CDD (504 bénéficiaires en 2017). Il est aussi à noter que 291 bénéficiaires sont partis en mobilité en CDI et 131 pour des contrats d'interim. Les contrats concernent principalement les services aux personnes et aux collectivités, le Commerce / distribution / vente ainsi que la sécurité. Les mobilités se font dans une très large majorité à destination de la Métropole (94% des répondants à l'enquête), les départs vers d'autres destinations sont très rares.

Les bénéficiaires partent principalement pour deux raisons :

- ▶ L'impossibilité de trouver un emploi durable sur l'île de La Réunion ;
- ▶ L'envie de découvrir la Métropole ou un autre pays.

Ils ont obtenu les informations directement auprès du CNARM (site internet ou réunion de présentation des activités du CNARM) ainsi que par le bouche à oreille qui semble être le vecteur de renseignement le plus important sur la mobilité à La Réunion.



#### **Profil type d'un bénéficiaire de la mesure 2.08**

Un homme de 25 ans titulaire d'un CAP et au chômage depuis 1 an qui part en mobilité en Métropole pour un poste d'agent de sécurité en CDD de quelques mois car il ne trouve pas d'emploi à La Réunion.

### **3.3.2. Contribution à l'atteinte des objectifs du Programme Opérationnel**

#### **Analyse de l'atteinte des objectifs quantitatifs du Programme Opérationnel**

La mesure 2.08 se traduit par une dynamique positive. Au regard des données disponibles dans MDFSE, la mesure présente un avancement supérieur aux objectifs fixés par le PO FSE, à hauteur de 153% de la valeur cible pour 2018. Par ailleurs, les données renseignées semblent indiquer que la mesure est un succès : 100% des 3 796 départs en mobilité se sont traduits par des sorties positives.

	Mesure	Réalisations comptabilisées dans MDFSE	Valeur cible 2018	% atteinte de la valeur cible 2018	Valeur cible 2023	% atteinte de la valeur cible 2023
Nombre de départ en mobilité	Mesure 2.08	3 796	2 484	153%	9 144	42%
Nombre de sorties positives	Mesure 2.08	3 796			4 572	83%

Source : Données de programmation au 15/11/2018

**Les dispositifs du CNARM permettent de placer environ 1% des demandeurs d'emploi réunionnais dans un parcours de mobilité en 2017**

D'après les données INSEE disponibles pour 2017, les dispositifs de mobilité pour l'emploi du CNARM ont permis de soutenir 1,7% des 79 000 chômeurs et 0,96% des 141 000 personnes en recherche d'emploi<sup>15</sup>. Il s'agit ainsi d'une solution immédiate pour ces personnes souvent éloignées de l'emploi.

**Un accompagnement complet du CNARM pour l'accès à l'emploi**

Les dispositifs de soutien à la mobilité professionnelle participent à l'objectif spécifique visant à augmenter le nombre de personnes mises en parcours vers l'emploi au travers de dispositifs de mobilité. Les prestations proposées par le CNARM s'articulent autour d'interventions visées explicitement par le PO, telles que la préparation à la mobilité des candidats, leur orientation et leur mise en relation avec des entreprises et employeurs potentiels.

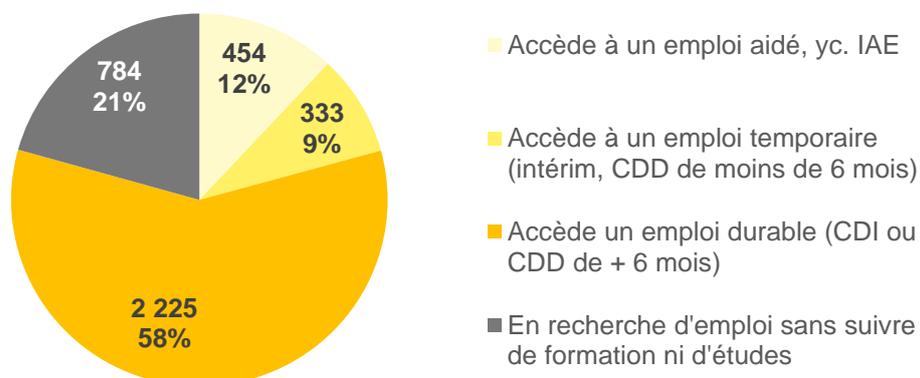
Afin de favoriser le parcours de mobilité et de permettre aux demandeurs d'emploi de subvenir à leurs besoins une fois sur place, les dispositifs portés par le CNARM comportent également un volet financier, qui couvre des dépenses de transport, d'hébergement et de subsistance, notamment au travers de l'indemnité forfaitaire et de la prise en charge du billet d'avion.

Aucun abandon n'est reporté dans les données MDFSE disponibles. D'après le rapport d'activité du CNARM, 60 retours ont été enregistrés en 2017 : 30% des retours ont lieu en fin de contrat et 10% pour des raisons financières. Il convient cependant de noter que 50% des retours sont dus à des raisons sanitaires.

**58% des bénéficiaires accèdent à un emploi durable à la sortie du dispositif**

D'après les données disponibles dans MDFSE, 58% des bénéficiaires des dispositifs du CNARM accèdent à un emploi durable à leur sortie du dispositif de mobilité et 21% des bénéficiaires accèdent à un emploi temporaire ou en emploi aidé.

Figure 11 – Situation des bénéficiaires de la mesure 2.08 à la sortie du dispositif



Source : Extraction MDFSE au 15/11/2018

<sup>15</sup> Les chiffres présentés ici correspondent uniquement aux demandeurs d'emploi concernés par le dispositif 2.08.

21% des bénéficiaires sont en recherche d'emploi à la suite de leur parcours de mobilité. Il est à noter que ce chiffre est plus important que dans le cas de la mobilité en alternance.

## 4. Impacts des dispositifs de mobilité

Cette section est dédiée à l'analyse des impacts à court et long terme des dispositifs de mobilité. Elle vise à répondre à la question évaluative suivante : **Dans quelle mesure les dispositifs de mobilité ont-ils un impact sur l'accès à l'emploi, la formation et le marché du travail local ?**

### Principaux constats et conclusions :

- ▶ Les bénéficiaires des dispositifs de mobilité sont plus formés, plus expérimentés et plus intégrés sur le marché du travail suite à leur mobilité.
- ▶ Une amélioration notable des compétences comportementales des bénéficiaires est reconnue par les entreprises réunionnaises et favorise leur employabilité.
- ▶ Les bénéficiaires des aides à la mobilité reviennent à La Réunion suite à leur parcours de mobilité avec un avantage comparatif sur le marché du travail.
- ▶ Le soutien à la mobilité ne permet pas de créer une diaspora réunionnaise solide en Métropole permettant une intégration facilitée des jeunes qui partent en mobilité.
- ▶ Le suivi des impacts individuels des dispositifs de mobilité sur le long terme est inexistant.

### 4.1. Des bénéficiaires plus formés et plus expérimentés suite à leur mobilité

#### **Des bénéficiaires des dispositifs de mobilité largement plus diplômés que la population réunionnaise totale**

D'après une étude INSEE de 2011, les jeunes qui partent faire leur mobilité en Métropole ont un niveau de formation très élevé : 63% ont terminé leurs études avec un diplôme du supérieur. Ce constat peut être appuyé par les réponses à l'enquête en ligne, en effet, le niveau actuel de formation des bénéficiaires est très élevé avec 78,9% qui sont diplômés ou en cours de formation en études supérieures. On constate ainsi que les aides à la mobilité permettent bien la poursuite d'études du supérieur pour les étudiants, qui sont ciblés par les aides du conseil départemental.

Figure 12 – Niveau de formation de la population réunionnaise et des bénéficiaires des aides à la mobilité

Niveau de qualification	Population réunionnaise totale	Bénéficiaires à l'entrée dans le dispositif	Bénéficiaires (situation actuelle)
CITE 0 - CITE 0 (sans diplôme)	47,7%	0,1%	0,0%
CITE 1 ou 2 (primaire, collège)		11,0%	1,6%
CITE 3 ou 4 (CAP, BEP, Bac)	34,2%	45,6%	19,5%
CITE 5 à 8 (Enseignement supérieur)	18,1%	43,3%	78,9%

Source : [Statistiques INSEE](#) - extractions MDFSE au 15/11/2018, réponses à l'enquête en ligne : 185 répondants

Les données issues de l'enquête n'intègrent pas la situation des bénéficiaires des dispositifs de formation professionnelle de LADOM ce qui implique certainement une sous-représentation des diplômés de niveau CITE 3 ou 4 dans les données ci-dessus.

Les échanges avec les étudiants ont, de plus, montré que la mobilité encourage les étudiants à poursuivre leurs études au-delà du parcours qu'ils avaient initialement envisagé (master après une licence, concours parallèle pour des écoles d'ingénieur après un IUT, etc.). Les études en mobilité ont aussi d'autres impacts sur le parcours professionnel des étudiants. Ils obtiennent en particulier des diplômes et expériences mieux valorisés sur le marché du travail : les diplômes métropolitains peuvent être plus reconnus au niveau national voire international, les alternants peuvent travailler sur des projets et pour des entreprises d'une ampleur plus importante que sur l'île de La Réunion, les étudiants sont globalement satisfaits de la qualité de l'enseignement obtenu en Métropole, même

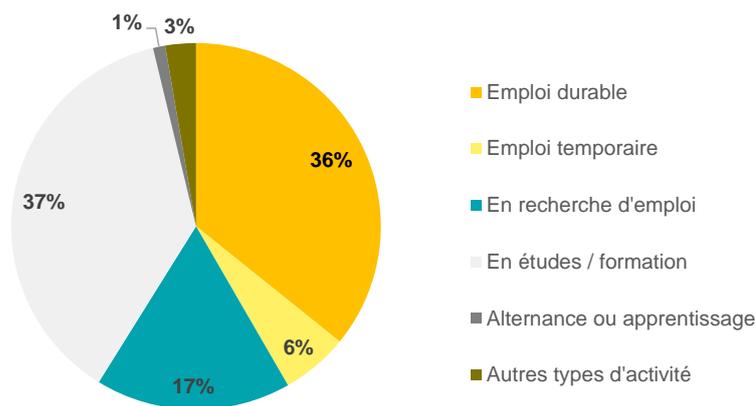
si certains éprouvent une certaine déception concernant les écoles de commerce, en raison du faible niveau d'investissement des autres élèves dans la formation.

**La mobilité améliore l'accès à l'emploi pour les bénéficiaires**

En 2017, ce sont 3 166 demandeurs d'emploi qui sont partis en mobilité que ce soit pour une formation ou pour accéder à un emploi. Au total cela représente donc 4% des chômeurs qui partent en mobilité en une année et 2,2% des 141 000 personnes en recherche d'emploi<sup>16</sup> à La Réunion.

En plus de proposer une solution immédiate pour ces demandeurs d'emploi, la mobilité favorise aussi l'accès à l'emploi au-delà de l'expérience de mobilité. Ainsi, 36% des bénéficiaires des dispositifs de mobilité depuis le début de la programmation exercent un emploi durable et 6% un emploi temporaire (CDD de moins de 6 mois). Seuls 17% des bénéficiaires sont actuellement en recherche d'emploi.

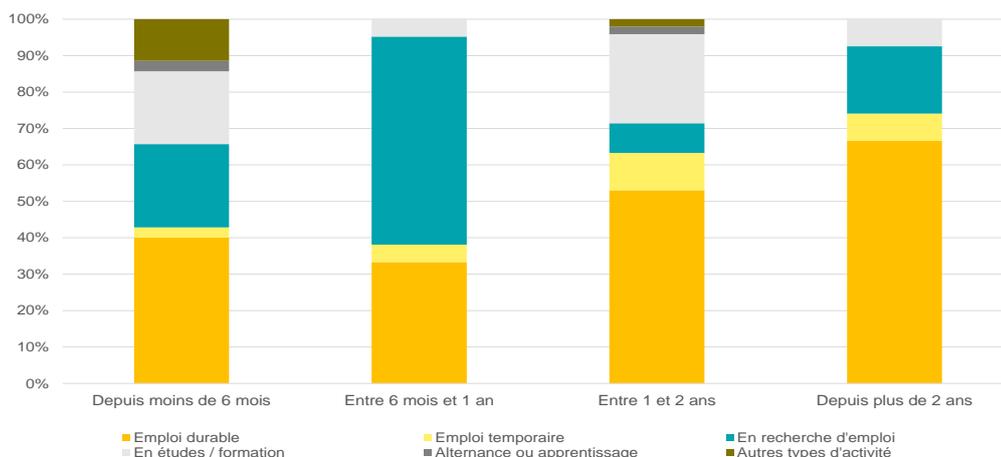
Figure 13 – Situation actuelle des bénéficiaires des dispositifs de mobilité



Source : Réponses à l'enquête en ligne, 187 répondants

L'analyse des données issue de l'enquête en ligne indique que la mobilité est un véritable levier pour améliorer l'employabilité de la population réunionnaise. Ainsi, 66% des bénéficiaires qui sont sortis du dispositif depuis plus de deux ans exercent un emploi durable, par contraste avec le taux d'emploi de 47% enregistré à la Réunion. Ce taux augmente proportionnellement à la durée de la période écoulée depuis la fin du dispositif, ce qui laisse supposer que les dispositifs ont un véritable effet durable à moyen et à long termes sur l'accès à l'emploi. Par ailleurs, la majorité des bénéficiaires passe par une période de transition entre 6 mois et 1 an après la sortie du dispositif en recherche d'emploi, qui se concrétise au-delà de cette période.

Figure 14 – Situation des bénéficiaires des dispositifs selon la date de sortie du dispositif



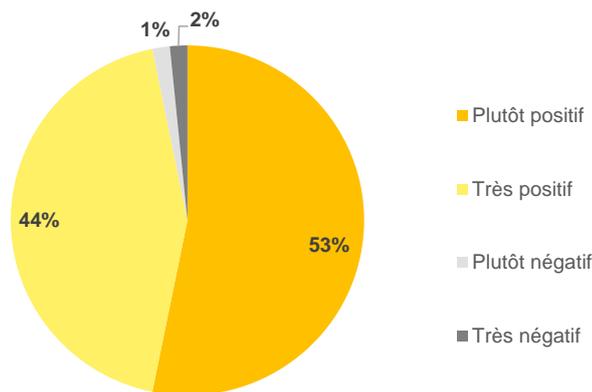
<sup>16</sup> Les chiffres présentés ici correspondent aux demandeurs d'emploi concernés par les mesures 2.06, 2.07 et 2.08

Source : Réponses à l'enquête en ligne, 132 réponses<sup>17</sup>

## 4.2. Une amélioration notable des compétences comportementales favorables à l'employabilité

Les répondants à l'enquête en ligne portent un regard très positif sur les impacts de la mobilité sur leur situation personnelle : 97% des bénéficiaires considèrent que leur mobilité a eu un impact positif ou très positif sur leur situation sur le marché du travail.

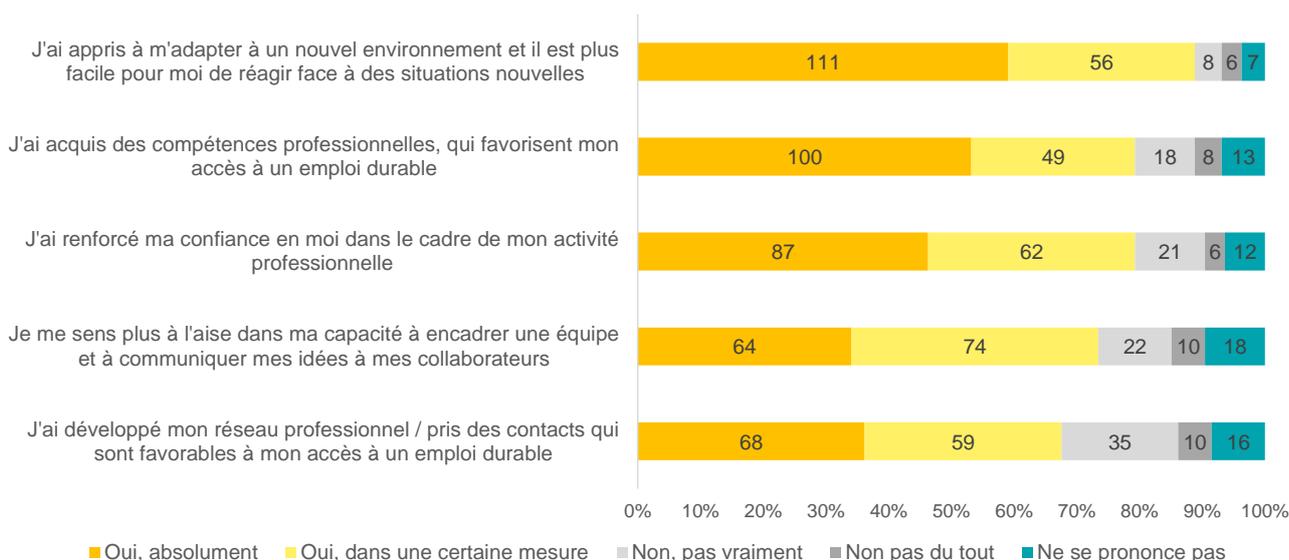
Figure 15 - Quel regard portez-vous sur votre séjour en mobilité (impact sur votre situation personnelle, résultats obtenus au regard de votre situation sur le marché du travail) ?



Source : Réponses à l'enquête en ligne, 188 réponses

En complément des impacts sur le niveau de formation et l'accès direct à l'emploi, les impacts comportementaux sur les bénéficiaires sont aussi nombreux et variés : **ouverture d'esprit, ouverture culturelle, autonomisation, adaptabilité, maturité** sont autant de qualités citées par les bénéficiaires comme ayant été renforcées durant leur parcours de mobilité. Ce constat est aussi partagé par l'ensemble des acteurs de la mobilité.

Figure 16 - Dans quelle mesure l'aide à la mobilité dont vous avez bénéficié vous a-t-elle permis d'améliorer les compétences listées dans ce tableau ?



Source : Réponses à l'enquête en ligne, 165 réponses

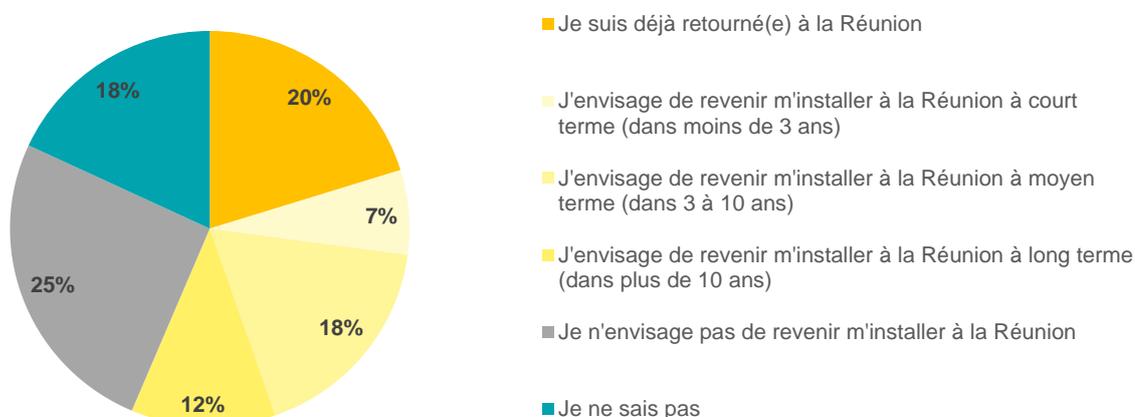
<sup>17</sup> Ces résultats sont à prendre avec précaution car le nombre de répondant par catégorie est assez faible (entre 20 et 50 répondants par catégorie)

Ces impacts positifs sont aussi largement reconnus par les entreprises réunionnaises qui considèrent que les demandeurs d'emploi qui sont partis en mobilité ont des qualités supplémentaires par rapport aux demandeurs d'emploi qui n'ont pas d'expérience en dehors de La Réunion. Le profil le plus recherché par les entreprises est ainsi un jeune qui a réalisé ses études et eu une première expérience en Métropole et qui souhaite revenir travailler à La Réunion. Pour la plupart des postes, les profils réunionnais sont généralement préférés aux profils métropolitains, car il y a moins de risque de difficultés d'intégration.

### 4.3. Des bénéficiaires qui reviennent à La Réunion après leurs parcours de mobilité avec un avantage comparatif

D'après les réponses à l'enquête, 20% des bénéficiaires des dispositifs de mobilité sont déjà retournés à La Réunion et 37% envisagent un retour à court, moyen ou long terme. Seuls 28% des répondants à l'enquête n'envisagent pas de revenir s'installer à La Réunion.

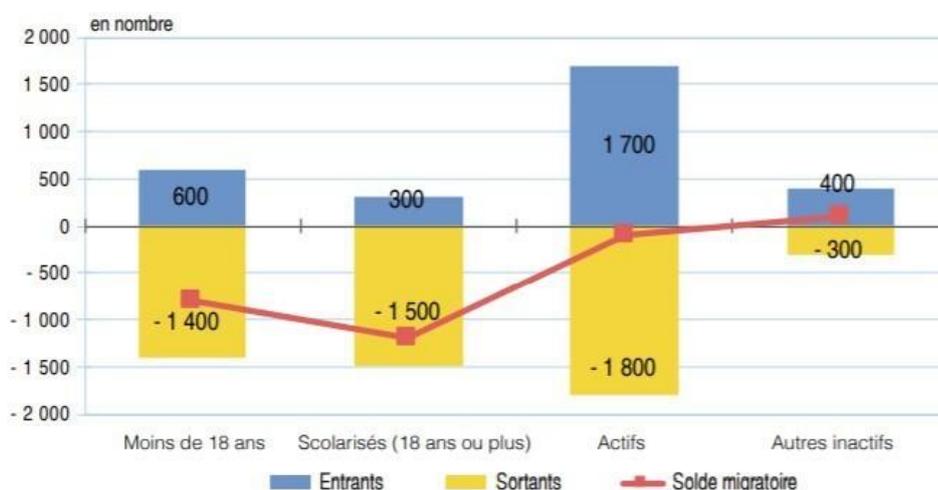
Figure 17 – Etes-vous retourné(e) à La Réunion après votre mobilité ou envisagez-vous un retour à La Réunion ?



Source : Réponses à l'enquête en ligne, 188 réponses

L'INSEE dispose de données globales sur les flux entrants et sortants des personnes nées à La Réunion. Ainsi il s'avère que les étudiants quittent La Réunion mais que les flux entrants et sortants des actifs réunionnais sont équilibrés. Ainsi il semble que les actifs réunionnais qui sont partis se former en Métropole reviennent en partie pour travailler à La Réunion.

Figure 18 - Nombre de départs et d'arrivées de natifs de La Réunion en provenance et à la destination de Métropole, par situation d'activité, chaque année entre 2012 et 2016



Lecture : parmi les personnes de moins de 18 ans nées à La Réunion, 1 400 partent de La Réunion vers la métropole et 600 arrivent de métropole pour s'installer à La Réunion.  
 Champ : natifs de La Réunion, les migrations concernent les échanges avec la métropole.

Source : INSEE, recensement de la population 2014

Les actifs réunionnais de retour à La Réunion sont notamment largement plus diplômés que la population réunionnaise dans son ensemble avec 43% des actifs réunionnais entrant à La Réunion sont diplômés du supérieur ce qui leur donne un avantage comparatif important sur le marché du travail. Cependant comme souligné précédemment, cet avantage comparatif n'est pas uniquement lié au niveau de diplôme. En effet, parmi les jeunes sans diplôme à La Réunion, une enquête de l'INSEE en date de 2011 avait démontré que 30% de ceux qui ont effectué une mobilité d'au moins six mois en dehors de l'île ont un emploi contre 19% de ceux qui ne sont pas partis<sup>18</sup>.

#### 4.4. Le nombre limité de départs en mobilité ne permet pas de structurer une diaspora réunionnaise en Métropole

De l'avis de l'ensemble des acteurs de la mobilité du territoire réunionnais, les dispositifs de mobilité n'ont pas permis de structurer un réseau d'entraide solide entre les natifs de La Réunion installés en Métropole. Le site « réunionnais du monde » ainsi que des groupes Facebook par ville existent bien et quelques événements sont organisés chaque année. Cependant, en comparaison de la communauté antillaise prise souvent en exemple comparatif par les acteurs réunionnais, il semble que les liens de solidarité entre les natifs de La Réunion en mobilité soient moins systématiques (accueil à l'arrivée, famille d'accueil, transmission de location d'appartements d'étudiant à étudiant, etc.).

#### 4.5. Un manque de suivi des impacts individuels sur le long terme

Les données enregistrées dans Ma Démarche FSE sont incomplètes à la date de réalisation de l'étude. Les données enregistrées n'incluent pas de données relatives aux bénéficiaires de la mesure 2.07 qui représentent une part importante de la maquette du FSE 2014-2020.

Au-delà de la complétude des données, plusieurs limites ont pu être identifiées durant leur exploitation dans le cadre de cette étude :

- ▶ Tout d'abord, certaines données enregistrées dans l'outil sont erronées. Il s'agit par exemple des dates de sortie du dispositif enregistrées par le CNARM : les dates enregistrées dans l'outil ne peuvent pas être postérieures au 31 décembre de l'année d'octroi de l'aide. Ainsi il est impossible de calculer la durée de présence des bénéficiaires dans le dispositif ;
- ▶ Les données enregistrées ne permettent pas d'avoir une connaissance complète du parcours de mobilité des bénéficiaires. En effet, les données suivantes ne sont par exemple pas renseignées dans l'outil : destination de la mobilité, type de formation effectuée, domaine d'activité, type de contrat, etc. ;

Des données existent au niveau de chaque opérateur de la mobilité et sont exploitées dans les rapports d'activité annuels. Les données brutes n'ont pas pu être exploitées dans le cadre de ces études. Ainsi ce manque d'information sur les données individuelles des bénéficiaires ainsi que des données de suivi à plus long terme (6 mois – 1 an) à la suite de la sortie du dispositif ne permettent pas d'avoir une analyse fine des impacts des dispositifs sur les bénéficiaires. En particulier, les analyses ne permettent pas de déterminer les dispositifs ayant le plus d'impact sur l'employabilité des bénéficiaires.

Une enquête auprès de la population réunionnaise permettrait de corréliser les parcours de mobilité avec l'insertion sociale et professionnelle des natifs de La Réunion.

<sup>18</sup> INSEE, La mobilité favorise l'autonomie, 2011

## 5. Pertinence des dispositifs de mobilité

Cette section est dédiée à l'analyse de la pertinence des dispositifs de mobilité. Elle vise à répondre à la question évaluative suivante : **Dans quelle mesure les dispositifs de mobilité permettent-ils de répondre aux besoins de la population ?**

### Principaux constats et conclusions :

- ▶ La nécessité d'un soutien spécifique à la mobilité pour répondre aux besoins du territoire et des habitants de La Réunion qui souhaitent partir en mobilité est reconnue comme indispensable par les acteurs du territoire et les bénéficiaires.
- ▶ Le soutien financier répond dans la majorité des cas aux besoins des bénéficiaires en mobilité.
- ▶ Le travail de préparation avant le départ est reconnu et apprécié par les bénéficiaires mais un manque de préparation et d'accompagnement des étudiants conduit à des difficultés pouvant mettre un terme au parcours de mobilité.
- ▶ Certains dispositifs pourraient mieux répondre aux besoins du territoire (formation à privilégier, intégration dans la zone Océan Indien).

### 5.1. Une pertinence reconnue de la mobilité pour les habitants de La Réunion

#### **Des enjeux spécifiques à la Réunion qui place la mobilité comme un outil essentiel pour répondre aux besoins de l'île**

Comme souligné précédemment, le taux de chômage à La Réunion est largement supérieur à celui de la Métropole en particulier pour les jeunes. L'étroitesse du marché du travail au niveau local ne permet pas d'offrir une perspective pérenne aux demandeurs d'emploi. Les niveaux de formation de la population réunionnaise sont de plus inférieurs au niveau de formation en Métropole et l'offre de formation à La Réunion est encore limitée par rapport à La Métropole malgré des efforts conséquents ces dernières années. En réponse à ces besoins et dans une logique d'égalité des chances et de libre circulation des citoyens sur le territoire, la mobilité est ainsi un outil essentiel pour répondre aux besoins de La Réunion car elle permet notamment de :

- ▶ Faire accéder des habitants de la Réunion à des emplois disponibles en métropole ;
- ▶ Accéder à des formations qui ne sont pas disponibles sur le territoire réunionnais ;
- ▶ Améliorer l'employabilité des bénéficiaires ;
- ▶ Acquérir une expérience reconnue (étude/travail sur des projets de plus grandes envergures, qualité/prestige de l'enseignement, etc.) ;

Ainsi les dispositifs de mobilité ont toujours été encouragés et font partie de la politique locale depuis plus de cinquante ans. L'ensemble des acteurs du territoire tels que le CESER, Pôle Emploi la Région ou le Conseil départemental, mais aussi les représentants des opérateurs privés, tels que la chambre de commerce et d'industrie ou le MEDEF sont unanimes pour vanter les mérites de la mobilité.

Le livre bleu des Outre-Mer publié en août 2018 à la suite des assises de l'Outre-Mer met aussi l'accent sur la nécessité de poursuivre le soutien à la mobilité dans les DOM, comme l'illustrent les extraits suivants :

- ▶ *80 % des jeunes suivis au titre du contrat de réussite éducative auront effectué au moins un déplacement à dimension culturelle et linguistique avant la fin du quinquennat ;*
- ▶ *Il convient donc de renforcer l'accompagnement des associations locales et de promouvoir les nombreux dispositifs permettant de proposer aux jeunes des opportunités en termes de mobilité, de formation ou d'engagement citoyen ;*
- ▶ *Dans ce contexte, les partenariats avec les universités des pays voisins doivent être encouragés et développés, du point de vue des mobilités des étudiants et des enseignants particulièrement sur des thématiques d'intérêt commun : climat, insularité, biodiversité, culture et histoire ;*
- ▶ *L'Etat proposera une aide à la mobilité aux porteurs de projet, afin de leur permettre, sur une période de 6 mois, d'éprouver les preuves de concept réalisées en démarrant des levées de fonds.*

**Un soutien spécifique indispensable du fait de l'éloignement de l'île par rapport à la Métropole et aux autres pays de la zone, et une faible volonté de partir**

L'île de La Réunion est située à plus de 10 000 km de la Métropole, cet éloignement constitue une difficulté supplémentaire très importante pour la mobilité des habitants de La Réunion. En effet, en comparaison de la mobilité intra-Métropole (étudiant né en région métropolitaine qui part faire ses études à Paris par exemple), les difficultés tant psychologiques que financières sont exacerbées à La Réunion. Les freins à la mobilité sont ainsi nombreux pour la population réunionnaise :

- ▶ Tout d'abord **les freins financiers sont réels**. Avec 40% de la population réunionnaise vivants sous le seuil de pauvreté<sup>19</sup> le financement des billets d'avion, d'un logement en Métropole ainsi que des frais d'installation et d'équipement constituent un obstacle important au départ. Ainsi 29% des répondants à l'enquête en ligne indiquent comme l'une des difficultés rencontrées lors de la préparation du départ qu'ils n'avaient pas les ressources nécessaires pour financer leur projet ;
- ▶ **L'éloignement de la Réunion avec la Métropole** ou les autres pays de la zone limite fortement la possibilité de retour pour de courtes périodes pour rendre visite à sa famille ou ses amis. Les étudiants partent ainsi en général pour une année complète avec la perspective de revenir uniquement pour les vacances d'été ce qui constitue un frein important en particulier pour les plus jeunes ;
- ▶ **La famille a aussi été très fréquemment citée comme un frein au départ** par les acteurs de la mobilité et les bénéficiaires. En effet, le soutien familial est bien souvent indispensable pour la concrétisation d'un départ en mobilité or les familles ne sont pas systématiquement disposées à voir partir leurs enfants en Métropole pour de longues périodes, craignant pour sa sécurité physique et affective, en particulier depuis les attentats en 2015. L'attachement à la cellule familiale est très fort à La Réunion et complique ainsi les départs en mobilité des jeunes. Cet attachement familial, couplé au niveau de pauvreté et les difficultés rencontrées par les jeunes sur le marché du travail conduisent à un faible niveau d'autonomie des jeunes. Ainsi 24% des jeunes seulement (entre 16 et 29 ans) sont autonomes à La Réunion contre 51% en France Métropolitaine<sup>20</sup>. Cette part est encore plus faible chez les non-diplômés: seuls 10% d'entre eux sont autonomes. Ainsi 28% des répondants à l'enquête indiquent qu'ils ont été confrontés à des difficultés personnelles (peur du changement, obligation familiale, etc.) avant de partir ;
- ▶ **Enfin la « peur » de partir** est encore bien présente chez les jeunes natifs de la Réunion et leurs familles. Bien que la perception de la mobilité évolue, le traumatisme des enfants de la Creuse demeure présent dans l'imaginaire collectif avec des départs perçus comme forcés et sans perspective de retour par une partie de la population (en particulier chez les parents de ceux qui partent). La peur de l'inconnu est ainsi un frein important au départ.

**La Réunion reste donc un des territoires les moins mobiles de France et des DOM** avec des taux d'entrée et de sorties faibles. Ainsi en 2011, seul un jeune réunionnais sur dix avait déjà séjourné en dehors de l'île pendant une période d'au moins 6 mois<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> [INSEE, Niveau de vie et pauvreté, 2014](#)

<sup>20</sup> INSEE, Portrait de la jeunesse réunionnaise, Les jeunes réunionnais peinent à acquérir leur autonomie, 2015

<sup>21</sup> INSEE, Portrait de la jeunesse réunionnaise, La mobilité favorise l'autonomie, 2015

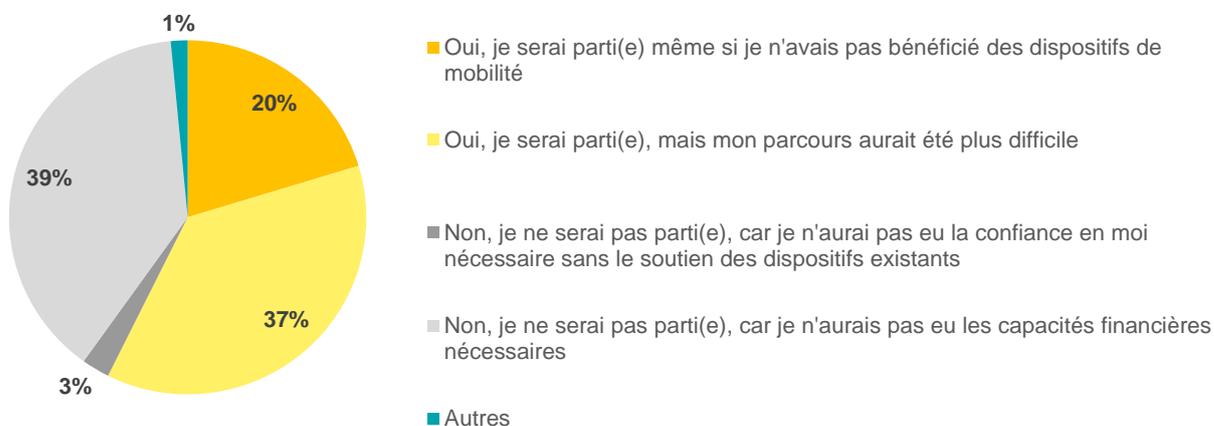
Figure 19 – Taux d’entrée et de sortie de chaque région pour 1 000 résidents entre 2012 et 2016



Source : INSEE, Bilan des migrations entre La Réunion et la France métropolitaine, 2017

Les aides financières et humaines apportées par les dispositifs de mobilité sont donc indispensables pour renforcer l’attractivité des départs en mobilité. D’après les résultats de l’enquête en ligne, **42% des répondants considèrent qu’ils ne seraient pas partis en mobilité sans les aides à la mobilité**. De plus 37% des répondants considèrent que leur parcours de mobilité aurait été plus difficile sans la mise à disposition de ces aides. Il est à noter que **20% des bénéficiaires seraient partis dans les mêmes conditions sans les aides à la mobilité**.

Figure 20 - Pensez-vous que vous seriez parti(e) si vous n'aviez pas pu bénéficier de dispositifs de mobilité (soutien financier et/ou accompagnement humain) ?



Source : Réponses à l’enquête en ligne, 197 réponses

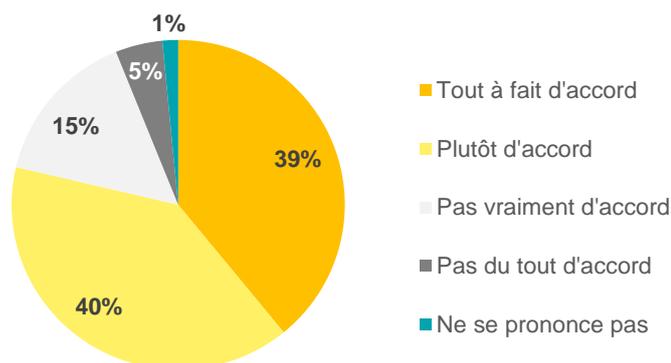
Les différents acteurs de la mobilité jouent aussi un rôle souvent clé dans la « dédramatisation » d’un départ en mobilité et pour « rassurer » les parents des jeunes qui partent sur l’expérience que va vivre leurs enfants. C’est notamment le cas du CNARM qui s’adapte au mieux aux besoins des jeunes en invitant par exemple leurs parents aux réunions de préparation du départ par exemple. Le slogan du CNARM récemment changé « Un métier là-bas, c’est un avenir ici » montre aussi la volonté de s’adapter aux besoins des jeunes et de promouvoir une mobilité qui permet un retour possible et dans une meilleure situation à La Réunion.

## 5.2. Un soutien financier qui répond aux besoins des bénéficiaires

Bien qu’elles ne permettent pas de couvrir la totalité des frais liés à la mobilité pour 50% des répondants à l’enquête,

79% des bénéficiaires se déclarent en parallèle satisfaits de l'aide financière reçue durant leur mobilité.

Figure 21 – Etes-vous satisfait(e) de l'aide financière reçue durant votre séjour ?



Source : Réponses à l'enquête en ligne, 197 réponses

Ainsi les aides financières disponibles semblent dans la majeure partie des cas répondre aux besoins des bénéficiaires pendant leur mobilité en couvrant les frais<sup>22</sup> :

- ▶ D'inscription, de scolarité, de formation pour 36% des répondants à l'enquête ;
- ▶ Des frais de transport (remboursement des billets d'avion) pour 53% des répondants à l'enquête ;
- ▶ D'autres frais relatifs à la mobilité (frais liés à l'installation ou à l'hébergement sur le territoire de destination) pour 37% des répondants à l'enquête.

Il est cependant à noter que la situation financière de certains étudiants reste précaire. 64% des répondants à l'enquête qui ne sont pas satisfaits des aides financières sont des étudiants. De plus ceux-ci sont très dépendants des aides perçues, un retard dans le versement des aides (aides du département/région ou du CROUS) peut ainsi mettre en danger la poursuite du parcours des étudiants.

« J'ai eu énormément de mal financièrement, j'ai eu des mois où j'étais à découvert en attendant le versement de la bourse »

Un étudiant en mobilité

Les étudiants ont en particulier exposé leur difficulté financière au moment de la rentrée scolaire. En effet, le versement de l'aide arrive après la date à laquelle les étudiants doivent payer les frais de scolarité en raison de la nécessaire justification d'acquittement des droits auprès de l'école pour bénéficier du remboursement. Combinée aux autres dépenses à la charge des étudiants en début d'année scolaire, il s'agit d'un démarrage compliqué pour les étudiants qui partent en mobilité. Enfin la possibilité d'obtenir un financement pour effectuer un aller-retour pendant les vacances de Noël pour les étudiants ou les alternants qui sont partis pour une année scolaire complète et qui n'ont pas les moyens de rentrer permettraient certainement aux étudiants de partir plus sereinement. Sans nécessairement renforcer le montant des aides disponibles, une meilleure articulation avec des prêts bancaires pour les étudiants permettrait de pallier les difficultés rencontrées, plus difficiles à résoudre à distance.

### 5.3. Un travail des acteurs de la mobilité reconnu mais des étudiants qui manquent d'accompagnement durant leur mobilité

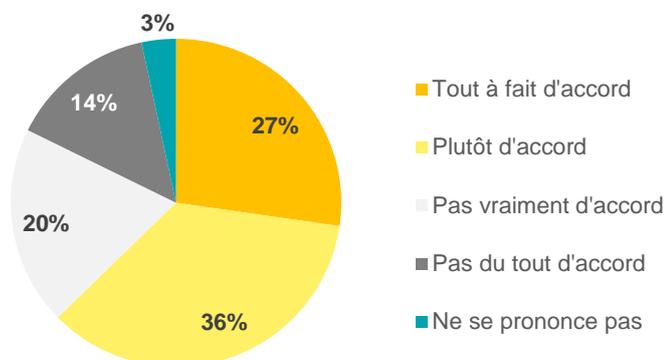
#### **Avant de départ : un travail d'accompagnement des acteurs de la mobilité reconnu par les bénéficiaires pour préparer leur mobilité**

La majorité des bénéficiaires considèrent qu'ils ont été bien accompagnés pour préparer leur départ en mobilité

<sup>22</sup> Ces informations sont basées sur la perception des bénéficiaires des aides dont ils ont bénéficié. Les informations disponibles ne permettent pas de faire une synthèse des aides perçues par bénéficiaire.

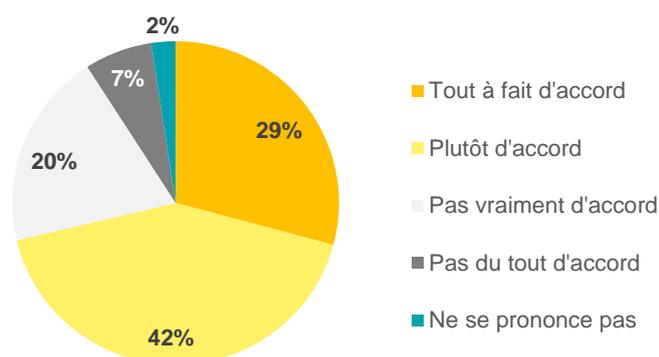
(61% des répondants à l'enquête en ligne) et qu'ils ont obtenu l'ensemble des informations nécessaires à leur départ (71% des répondants). **Les réponses sont cependant plus nuancées pour les étudiants qui constituent la majorité des répondants peu ou pas satisfaits.** Cela s'explique par un accompagnement plus limité dans leur préparation de la mobilité (demande des aides en ligne) ainsi que dans le manque de lisibilité des aides disponibles (voir section complémentarité). Seule une journée de préparation au départ, pour leur permettre d'effectuer l'ensemble des démarches administratives, est organisée.

**Figure 22 – Considérez-vous que vous avez été bien orienté(e), par des interlocuteurs compétents avant votre départ ?**



Source : Réponses à l'enquête en ligne, 209 répondants

**Figure 23 – Considérez-vous avoir facilement compris quelles étaient les démarches à effectuer pour préparer votre séjour ?**



Source : Réponses à l'enquête en ligne, 209 répondants

**Pendant la mobilité : un besoin d'accompagnement renforcé et intégré en particulier pour les étudiants durant leur mobilité**

Les acteurs mettent en place différents moyens pour accompagner les bénéficiaires durant leur parcours de mobilité. Cet accompagnement consiste en :

- ▶ L'accueil à l'aéroport pour 24% des répondants à l'enquête en ligne ;
- ▶ L'accompagnement jusqu'au lieu de résidence pour 19% des répondants ;
- ▶ L'accompagnement tout au long du parcours de mobilité (soutien moral, prise de nouvelle) pour 15% des répondants ;
- ▶ L'accompagnement à la fin du dispositif d'aides (prise de nouvelle, suivi de la situation, définition des prochaines étapes du parcours, etc.) pour 7% des répondants à l'enquête.

Les dispositifs de mobilité existants pour les étudiants prévoient actuellement peu d'accompagnement durant le parcours de mobilité. Ainsi, la moitié des étudiants ayant répondu à l'enquête se déclarent peu ou pas satisfaits de l'accompagnement reçu durant leur parcours de mobilité contre 34% des demandeurs d'emploi qui sont partis en mobilité. Il est à noter que 32% des étudiants ne se prononcent pas sur ce sujet, ce qui est à mettre en lien avec la procédure en ligne disponible pour faire les demandes de bourses qui conduit certains étudiants à ne pas avoir éprouvé le besoin de contact spécifique avec un conseiller du département.

A la différence des demandeurs d'emploi qui partent via le CNARM ou LADOM il semble ainsi que les étudiants soient moins bien encadrés durant leur parcours de mobilité, ce qui se justifie par la différence de profils des bénéficiaires du CNARM et les étudiants qui partent en mobilité, généralement plus diplômés et directement moteurs de leur projet. Pour autant, les étudiants partent pour des périodes les plus longues, sont plus jeunes et plus dépendants des aides financières. Malgré le travail des services du Département et de la Région, dont notamment le travail d'une référente mobilité au sein du Département, la relation entre les services et les étudiants reste principalement administrative et ne permet pas de répondre à l'ensemble des difficultés rencontrées par les étudiants.

Les difficultés rencontrées sont souvent des difficultés du quotidien liées au jeune âge des étudiants qui partent en mobilité et aux différences existantes entre les modes de vie à la Réunion et en Métropole. Une préparation en amont ou la mise en à disposition d'un guide « pratique » pourrait permettre aux étudiants d'avoir les bons réflexes en arrivant en Métropole et de bénéficier de retours d'expériences d'anciens (transport en commun, chauffage, vêtements adaptés au climat, gestion d'un budget etc.).

« Pour ma première année en Métropole, j'ai eu une régularisation EDF de plus de 700 euros, je ne savais pas qu'il fallait éteindre le chauffage électrique la journée »

Un étudiant qui a réalisé une mobilité à Grenoble, Rhône-Alpes

Les différences culturelles entre La Réunion et la Métropole peuvent aussi être plus profondes et nombreux sont les étudiants ou demandeurs d'emploi qui se trouvent confrontés pour la première fois au racisme à leur arrivée en Métropole ou encore à une culture du travail ou des études différentes (étudiants qui arrivent en première année d'école de commerce ou d'ingénieur par exemple). Les témoignages de bénéficiaires ayant vécu cette mobilité sont indispensables pour permettre aux étudiants et demandeurs d'emploi qui partent de se préparer au mieux à affronter ces situations et à savoir comment réagir. Les étudiants ne sont pas accueillis en arrivant en Métropole mais sont souvent accompagnés par leurs parents. La mise en relation avec des étudiants natifs de la Réunion ayant étudié dans la même école ou la même ville pourrait aussi faciliter l'intégration des premières semaines qui est souvent la plus difficile.

L'éloignement de La Réunion par rapport à la Métropole ainsi que le manque de soutien dans certaines familles peut conduire les étudiants à rentrer précocement à La Réunion. En effet, une petite difficulté rencontrée par un étudiant et des parents qui donnent comme solution un retour à La Réunion peuvent mettre en péril un parcours de mobilité. Les retours des étudiants peuvent aussi être dus à des difficultés administratives ou à une méconnaissance des documents à fournir pour toucher les aides (notamment nationales) : attestation de présence en cours, justification d'absence en cas de maladies, etc. Un accompagnement plus intégré des étudiants tant sur la sollicitation des aides disponibles sur le territoire que des aides nationales pourrait ainsi permettre d'éviter ces difficultés.

« J'ai arrêté mes études car j'ai été absent à une journée d'examen et n'ai pas pu obtenir mon certificat médical à temps pour justifier cette absence auprès du CROUS. Ne percevant plus la bourse, je n'ai pas pu rester en Métropole. »

Un étudiant qui a interrompu sa mobilité à Lyon, Rhône-Alpes

Enfin la recherche de logement demeure un véritable enjeu pour les bénéficiaires qui partent en mobilité, en particulier en région parisienne. La méconnaissance du marché en Ile de France, les montants des loyers et les difficultés pour financer les cautions ou obtenir des garants compliquent fortement la recherche de logement pour les bénéficiaires de la mobilité. C'est particulièrement le cas pour les étudiants mais aussi pour les demandeurs d'emploi pour lesquels les premiers mois de location sont pris en charge mais qui peinent à trouver un logement après ces deux mois.

## 5.4. Des dispositifs qui apportent une réponse mitigée aux besoins du territoire

Les dispositifs de mobilité existants permettent de compléter l'offre de formation disponible sur le territoire réunionnais. Les étudiants qui bénéficient d'une aide de LADOM partent ainsi pour des formations qui n'existent

pas à La Réunion ou qui sont saturées. Il en est de même pour les formations proposées par LADOM. Cependant la réponse aux besoins du territoire pourrait être améliorée sur plusieurs points.

Les demandes de bourses et d'allocation faites par les étudiants auprès du département se font principalement selon une logique de guichet sans étude approfondie de la viabilité et de la solidité du parcours professionnel (certaines écoles sont écartées car leurs coûts sont jugés trop importants : certaines écoles de commerce privées par exemple). Bien que les étudiants qui partent en mobilité aient en général un projet plus réfléchi et construit que les étudiants qui restent à La Réunion, certains se rendent compte après leur départ que la formation ne correspond pas à leurs attentes. Cette situation est encore plus difficile à gérer lorsque l'étudiant est en mobilité qu'à La Réunion. De plus, certaines études peuvent empêcher les étudiants de revenir à La Réunion exercer un travail correspondant à leurs qualifications : secteurs qui n'embauchent pas, niveau de qualification en inadéquation avec les besoins de l'île, etc. Une analyse du parcours en mobilité des étudiants plus approfondie pourrait ainsi permettre de s'assurer que la formation envisagée correspond bien aux attentes à court et à long terme de l'étudiant.

Considérant la formation professionnelle, les demandeurs d'emploi partent généralement quelques mois en Métropole et reviennent ensuite à La Réunion pour chercher un emploi. Il semble donc indispensable que les formations effectuées répondent à un besoin du territoire et puissent participer à l'amélioration de l'employabilité du bénéficiaire. Cependant d'après les différents acteurs, il manque des orientations claires pour le territoire sur les formations à privilégier pour répondre aux besoins.

Parmi les dispositifs soutenus, des partenariats avec le Québec sont mis en place. Ainsi chaque année quelques dizaines d'étudiants réunionnais sont accueillis dans de bonnes conditions pour effectuer leurs études au Québec. Le programme est soutenu par le Québec afin d'augmenter leur main d'œuvre francophone. L'objectif de ce dispositif est de former les étudiants sur place sur des métiers en tension sur place. Pourtant, il semblerait que la plupart des étudiants formés dans le cadre de ce dispositif reviennent sur le territoire réunionnais. Ces retours interrogent sur la pertinence des dispositifs compte tenu du coût qu'ils représentent pour La Réunion, d'autant que les formations dispensées sont parfois non reconnues sur le territoire français (des équivalences sont toutefois envisageables dans certains cas).

*« Sur les 14 étudiants partis avec moi au Québec pour une mobilité, seule une est restée sur place. Nous sommes tous revenus à La Réunion. »*

Une jeune professionnelle qui a bénéficié d'une mobilité étudiante au Québec.

Enfin, une très large majorité des parcours de mobilité est réalisée en Métropole et de manière très exceptionnelle dans la zone Océan Indien. Cependant la position économique et le tissu réunionnais local rendent cette zone intéressante pour la réalisation de parcours de mobilité et le renforcement des liens entre La Réunion et les pays à proximité. Il est à noter que la pratique de l'anglais est un frein important à la mobilité dans cette zone pour les habitants de La Réunion.

*« Après 3 années dans un cabinet d'audit prestigieux à Paris, j'ai vraiment eu envie de rentrer. Ne trouvant pas de poste à La Réunion, je viens de décrocher un contrat à Maurice. »*

Un jeune professionnel qui a bénéficié d'une mobilité étudiante, Paris

## 6. Complémentarité des dispositifs de mobilité

Cette section est dédiée à l'analyse de la complémentarité des dispositifs de mobilité financés par le FSE avec les autres dispositifs de mobilité et les autres dispositifs d'accès à l'emploi. Elle vise à répondre à la question évaluative suivante : **Dans quelle mesure les dispositifs de mobilité soutenus par le FSE sont-ils complémentaires des autres dispositifs de mobilité et d'accès à l'emploi existants ?**

### Principaux constats et conclusions :

- ▶ La multiplication des dispositifs complique la lisibilité et l'accès aux aides en particulier pour les étudiants.
- ▶ La coordination entre les acteurs du territoire reste limitée principalement en raison de l'absence d'une structure de pilotage commune et d'une vision stratégique partagée de la mobilité.
- ▶ Les dispositifs couvrent principalement les étapes de la vie scolaire, étudiante et pré-emploi. Certains dispositifs de mobilité indispensables pour le territoire ne sont pas soutenus par le FSE : aides pour la formation des salariés des TPE, aides à la mobilité scolaire (voyage d'études), etc.

### 6.1. Des dispositifs multiples qui compliquent la lisibilité des aides en particulier pour les étudiants

Le nombre d'aides disponibles et des acteurs impliqués compliquent la lisibilité des aides pour les bénéficiaires potentiels. En effet l'identification de la bonne structure correspondant au profil du bénéficiaire et un choix dans les possibilités offertes pour un même profil peuvent être difficile à appréhender par les bénéficiaires potentiels (alternance via le CNARM ou LADOM, aides pour les études via le Conseil départemental ou le Conseil régional).

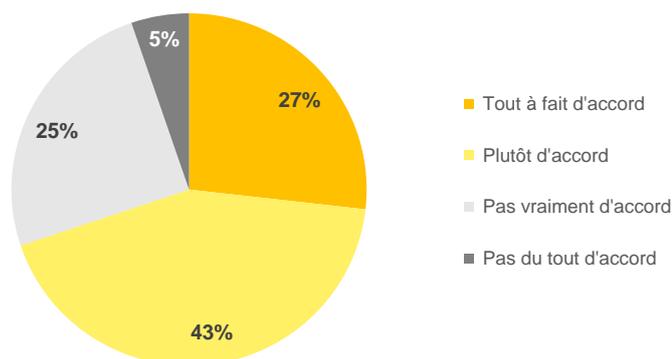
Le CNARM bénéficie d'une bonne visibilité auprès de la population réunionnaise, en particulier grâce aux campagnes de communication importantes réalisées. Les structures relais tels que Pôle emploi, le CRIJ ou encore les missions locales sont aussi des relais d'information importants pour l'orientation et l'accompagnement des demandeurs d'emploi.

Pour les étudiants, la situation semble plus complexe. En effet, les étudiants peuvent faire appel à de nombreux dispositifs d'aides pour partir en mobilité, qu'il s'agisse d'une mobilité à court terme (semestre d'échange avec une université partenaire d'une université réunionnais ou stage en métropole) ou à long terme. Concernant l'information des étudiants au départ, les services des différents acteurs de la mobilité tentent de communiquer par l'intermédiaire des établissements secondaires sur les dispositifs disponibles. Cependant, les communications ne sont pas harmonisées entre les acteurs et le calendrier est souvent en décalage par rapport au calendrier décisionnel pour le parcours de l'élève. En effet, les dispositifs de mobilité sont souvent actualisés à la fin du printemps pour la rentrée qui suit et c'est à cette période que les futurs étudiants et les étudiants sont informés des dispositifs disponibles. Cependant, à cette période de l'année, les lycéens ont d'ores et déjà fait leurs choix d'orientation (et donc de mobilité) sur la plateforme Parcoursup (ex-APB) sur la base des dispositifs disponibles lors de l'année en cours. Ce décalage entre les calendriers crée, selon les acteurs du secteur éducatif, un risque d'autocensure à la mobilité<sup>23</sup>.

Ainsi bien que la majorité des bénéficiaires considèrent que les aides à la mobilité sont facilement accessibles, 30% des répondants à l'enquête en ligne n'ont pas eu facilement accès à celles-ci. Ces chiffres représentent 35% des étudiants contre 19% des demandeurs d'emploi. **L'accès aux aides semble donc plus complexe pour les étudiants.**

<sup>23</sup> Il est à noter que le conseil départemental a prévu de faire évoluer ces pratiques en prenant en compte ces besoins : une communication spécifique sur la mobilité devrait avoir lieu dès février 2019 en amont des choix sur Parcoursup.

Figure 24 – Dans quelle mesure considérez-vous que les dispositifs de mobilité sont facilement accessibles aux réunionnais ?



Source : Enquête en ligne, 209 réponses

## 6.2. Un manque de coordination et de réflexion partagée entre les acteurs de la mobilité

Comme souligné précédemment, les acteurs de la mobilité sont nombreux à La Réunion. Cependant aucune structure de pilotage commun de la mobilité n'existe actuellement. Les acteurs ont par ailleurs vivement regretté l'abandon, principalement pour des raisons politiques, du projet COREMOB. Ce projet de Comité Régional pour la Mobilité devait rassembler l'ensemble des acteurs de la mobilité de l'île pour accompagner la mise en réseau et assurer la coordination des politiques de mobilité entre tous les acteurs de la mobilité : organisateurs, financeurs et accompagnateurs de programmes.

Cette absence de pilotage se traduit actuellement par un manque d'objectifs clairs et partagés entre l'ensemble des acteurs. En effet, une dichotomie encore forte subsiste entre deux orientations stratégiques. Une première orientation vise à penser les dispositifs de mobilité en réponse aux besoins du territoire, sur des emplois non pourvus et des formations insuffisantes à La Réunion. Une seconde orientation conçoit la mobilité dans un cadre plus ouvert, notamment dans l'objectif de promouvoir des intérêts nationaux et personnels en promouvant la mobilité expérientielle et la possibilité de qualifier les natifs de La Réunion pour des emplois extérieurs à ceux proposés à La Réunion. Au-delà de ces deux orientations, la mobilité peut être perçue comme un moyen de désengorger le territoire, notamment pour les demandeurs d'emploi.

On peut aussi citer les autres questions suivantes :

- ▶ Est-ce que des types de profil sont à cibler par les dispositifs (communication ou accompagnement renforcé par exemple) ?
- ▶ Est-ce que certains types de mobilité doivent être soutenus en priorité (alternance par exemple) ?

Ce manque de communication et de coordination entre les acteurs s'est aussi traduit récemment par un éloignement de LADOM et du CR ce qui complique la mobilisation des aides par les bénéficiaires. Ces tensions génèrent des incertitudes pour les bénéficiaires d'aides spécifiques pour les carrières médico-sociales en particulier.

Ce pilotage commun pourrait aussi permettre de garantir une articulation plus importante entre les dispositifs de mobilité et les autres politiques du territoire et de réorienter le soutien à la mobilité en cas de besoin. Un exemple actuel est le plan d'investissement dans les compétences à La Réunion (PIC) qui a pour objectifs de :

- ▶ Maintenir un investissement important permettant l'accès à la qualification des personnes en recherche d'emploi pour sécuriser leur parcours et augmenter le capital humain du territoire de la Région.
- ▶ Répondre aux besoins des entreprises de notre territoire en mobilisant tous les acteurs dans la détection des emplois disponibles et en accompagnant les entreprises dans l'expression des compétences attendues ;
- ▶ Agir ensemble pour déployer des parcours qualifiants pour les personnes en recherche d'emploi sans qualification, quels que soient leurs difficultés ou les freins à la formation.

L'articulation entre le PIC et les dispositifs de mobilité et en particulier la contribution des aides à la mobilité pour atteindre les objectifs du PIC pourrait être intéressante pour élaborer une stratégie plus intégrée.

## 6.3. Des dispositifs à toutes les étapes de la vie scolaire, étudiante et professionnelle qui sont en lien les uns avec les autres

La complémentarité avec les autres dispositifs de mobilité existants pour les natifs de La Réunion est à souligner.

Partir en mobilité est souvent le résultat d'une sensibilisation effectuée bien en amont du départ des étudiants. En effet, les étudiants qui partent ont souvent construit leur parcours de mobilité en amont de leurs études lors de leur parcours au lycée. Cette étape est considérée comme essentielle par les acteurs de la mobilité étudiante car elle permet notamment de désacraliser la mobilité aux yeux des futurs étudiants mais aussi de leurs parents. Cette sensibilisation prend à la fois la forme de la diffusion d'informations dans les lycées et d'une expérimentation de la mobilité dès le plus jeune âge à travers des voyages organisés ou de premières expériences de mobilités, notamment dans le cadre de parcours sportifs ou linguistiques. Ainsi, le rectorat de La Réunion a mis en place un parcours de formation en partenariat avec des écoles allemandes : les élèves sélectionnés au lycée suivent des cours intensifs d'allemand dans la perspective d'un départ en Allemagne pour suivre des formations courtes à forte valeur ajoutée. Le Rectorat assure ainsi une place dans un cursus diplômant allemand à environ 4 bacheliers par an. Ce dispositif a principalement pour objectif d'accompagner des étudiants vers une mobilité européenne à long terme.

**Les aides à la continuité territoriale** du Conseil régional permettent aussi de soutenir des allers-retours plus fréquents avec la Métropole et d'encourager ainsi une « désacralisation » de la mobilité, et également de faciliter les visites de la famille pour les personnes en mobilité. Cependant cette aide n'est par exemple pas disponible pour les étudiants qui sont partis en mobilité avec l'aide du Conseil départemental et de LADOM alors qu'un retour possible pendant les vacances de Noël pourrait être un soutien précieux pour les étudiants en mobilité.

Les dispositifs couvrent ainsi un large panel de profil de bénéficiaires. On peut cependant noter deux types de profil qui semblent moins soutenus :

- ▶ L'allocation de scolarité du département n'est destinée qu'au parcours dits d'excellence de type Bac +5, les étudiants souhaitant partir en mobilité pour un BTS ou un IUT ne peuvent pas bénéficier du remboursement de leurs frais de scolarité ;
- ▶ Les employés des petites et moyennes entreprises peuvent partir se former en Métropole via les aides de l'OPCA. Cependant la petite taille des structures peut rendre difficile l'organisation de telle formation et l'ensemble des frais ne sont pas toujours pris en charge par l'OPCA.

## 7. Efficience des dispositifs de mobilité

Cette section est dédiée à l'analyse de l'efficience des dispositifs de mobilité. Il s'agit notamment d'évaluer si les ressources allouées à la politique de mobilité et les processus de mise en œuvre permettent d'optimiser les investissements et de produire le maximum d'effets à moindre coût. Elle vise à répondre à la question évaluative suivante : **Dans quelle mesure les ressources ont-elles été déployées de façon optimale?**

### Principaux constats et conclusions :

- ▶ Une recherche d'efficience dans la mise en œuvre des dispositifs qui pourraient être améliorée en particulier dans les modalités de travail et dans les rôles et responsabilités des différents acteurs ;
- ▶ Des conditions de ressources généreuses dans l'allocation des aides qui entraînent de possibles effets d'aubaine qui pourraient être limités en encourageant le recours à des prêts ;
- ▶ Des moyens qui pourraient être renforcés pour garantir la réussite des projets de mobilité en particulier au niveau de l'accompagnement durant la mobilité.

### 7.1. Une recherche d'efficience dans la mise en œuvre des dispositifs qui pourrait être améliorée

#### **94 millions d'euros au titre du FSE en faveur de la mobilité pour accompagner le départ en mobilité de 48 800 personnes sur la période de programmation**

Sur la base de la maquette FSE disponible pour la période 2014-2020 (94 millions d'euros) et du nombre de départs en mobilité ciblés par le PO FSE, ce sont environ 1 900 euros qui sont prévus pour le départ d'un bénéficiaire au titre du FSE. Le FSE représentant 80% du financement, il est au total prévu 2 280 euros par départ en intégrant les cofinancements. Le coût unitaire du dispositif semble relativement faible au regard des résultats et impacts observés très positifs et générateurs d'une véritable valeur ajoutée pour la société.

#### **Une multiplication des acteurs impliqués dans la mobilité qui pèsent sur l'efficience des dispositifs**

La multiplication des structures impliquées dans les dispositifs de mobilité génère inévitablement un manque de rationalisation dans les ressources humaines allouées à ces dispositifs. Malgré les efforts des différents acteurs pour travailler en synergie, les rôles et responsabilités de ces structures sont parfois redondants. C'est par exemple le cas pour les exemples suivants :

- ▶ L'équipe « mobilité » de Pôle Emploi et le CNARM assurent la mise en relation des bénéficiaires avec des employeurs métropolitains et s'impliquent sur la préparation des bénéficiaires à la mobilité ;
- ▶ Pour les bénéficiaires qui partent en alternance, le dispositif PMFP de LADOM et l'accompagnement du CNARM cofinancés par le FSE constituent deux sources de financement en concurrence ;
- ▶ Si le Conseil départemental est le partenaire privilégié de la mobilité pour les étudiants, un travail de comparaison avec les possibilités offertes par le Conseil régional pour certaines formations doit être mené par les étudiants directement.

Il est de plus à noter que les montants des aides octroyées par chacune des structures pour un profil de bénéficiaire similaire ne sont pas les mêmes ce qui pose question en terme d'efficience.

Par ailleurs, les démarches administratives à mener auprès des différentes administrations peuvent constituer un obstacle pour l'accès aux aides existantes. Les processus permettant le travail entre les différents acteurs pourraient aussi être optimisés, on peut citer en exemple les éléments suivants :

- ▶ La nécessité pour le Conseil régional de recevoir une attestation de saturation de la formation pour octroyer les aides aux étudiants qui doit fréquemment être fournie durant la période de fermeture de l'université ;
- ▶ L'attestation d'inscription à un stage de formation (AISF) est nécessaire à LADOM pour compléter les dossiers d'aide et doit être fournie par Pôle Emploi alors qu'ils ne sont plus censés produire ce document.

Ainsi ce sont souvent ces procédures administratives qui prennent du temps aux ressources humaines en charge de l'attribution des aides et qui pourraient être optimisées. L'existence d'un lieu de stockage unique des documents pour chaque bénéficiaire partagée entre les acteurs de la mobilité serait par exemple une première étape de simplification.

## 7.2. Des conditions de ressources généreuses qui posent la question de la pertinence d'une subvention par rapport à un prêt pour accompagner certains départs en mobilité

La réussite des dispositifs est indéniable en ce qui concerne le soutien indispensable que ces dispositifs apportent à la population réunionnaise. Cependant il est à noter que 20% des répondants à l'enquête en ligne indiquent qu'ils seraient partis dans des conditions similaires sans le soutien des dispositifs. Ainsi, bien que ces aides simplifient certainement le quotidien des bénéficiaires et garantissent une plus forte réussite de la mobilité, un effet d'aubaine peut être relevé pour une partie des départs.

Cela peut notamment s'expliquer par les conditions de ressources généreuses des subventions des aides destinées aux étudiants : des étudiants issus de familles pouvant être considérées comme « aisées » peuvent mobiliser les aides. Il pourrait ainsi être justifié, dans certains cas, de privilégier une aide plus réduite pour l'installation en Métropole lors du départ mais d'encourager les étudiants à financer leurs études via un prêt bancaire (un dispositif existe déjà via le Conseil régional)<sup>24</sup>. C'est en particulier valable pour les études dans les grandes écoles pour lesquels le remboursement du prêt en fin d'étude est peu risqué. Cela pourrait permettre de libérer des crédits pour d'autres activités tels que le soutien à un plus grand nombre de bénéficiaires, la possibilité pour les étudiants de bénéficier de la continuité territoriale pour passer les vacances de Noël avec leur famille ou encore le renforcement de l'accompagnement (voir ci-dessous). Pour autant, le maintien de conditions de ressources généreuses est pertinent compte tenu du fait qu'un étudiant majeur n'a pas forcément le soutien financier nécessaire pour mener à bien son projet personnel en dépit de la situation de ses parents.

## 7.3. Des moyens qui pourraient être renforcés pour garantir la réussite des projets de mobilité

Comme souligné précédemment, la mobilité est déjà une réussite pour la majorité des bénéficiaires et les conditions financières actuelles permettent d'envisager sereinement la mobilité. Cependant les abandons sont souvent occasionnés par des aléas facilement surmontables. L'accompagnement durant la mobilité joue ainsi un rôle essentiel pour garantir la réussite de la mobilité et la continuité du parcours. Le renforcement de l'accompagnement durant la mobilité (aides pour démarches auprès du CROUS, oreille attentive en cas de besoin, mise en relation avec d'autres natifs de La Réunion en mobilité, etc.) pourrait garantir une réussite encore plus importante des parcours de mobilité et empêcher des retours qui auraient pu être évités.

<sup>24</sup> Cela ne concerne pas l'ensemble des étudiants car certains demeurent fortement dépendants des aides et ne pourraient s'en passer durant leur mobilité

## 8. Contribution aux principes horizontaux et à l'atteinte des objectifs de la Stratégie Europe 2020

Cette section est dédiée à l'analyse de la contribution des dispositifs de mobilité aux principes horizontaux de la Commission Européenne pour les FESI (développement durable, égalité et non-discrimination, égalité entre les hommes et les femmes) ainsi qu'aux objectifs de la Stratégie Europe 2020 qui portent sur 5 thématiques :

- ▶ Emploi
- ▶ Recherche et développement (R&D)
- ▶ Changement climatique et énergie
- ▶ Education
- ▶ Pauvreté et exclusion sociale

Elle vise à répondre à la question évaluative suivante : **Dans quelle mesure les dispositifs de mobilité contribuent-ils aux principes horizontaux et à l'atteinte des objectifs de la Stratégie Europe 2020 ?**

### 8.1. Les dispositifs de mobilité contribuent à l'atteinte des objectifs de la stratégie 2020 concernant l'emploi, l'éducation et la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale

#### **Emploi**

Bien que La Réunion demeure loin d'atteindre l'objectif d'un taux d'emploi de 75 % de la population âgée de 20 à 64 ans, les dispositifs de mobilité permettent de proposer une solution immédiate à plus de 2% de la population réunionnaise en recherche d'emploi. De plus, les dispositifs de mobilité améliorent considérablement l'employabilité des bénéficiaires et leur garantissent donc un accès facilité à l'emploi sur le long terme.

#### **Recherche et développement (R&D)**

Les dispositifs de mobilité peuvent avoir un impact marginal sur la recherche et le développement en facilitant la mobilité des étudiants et en leur permettant de poursuivre leurs études. Toutefois les étudiants soutenus dans le cadre de ces dispositifs sont majoritairement en post bac ou en master. Les demandeurs d'emploi soutenus dans le cadre de la mobilité sont généralement peu diplômés et ne se destinent pas à travailler dans les secteurs de la recherche et du développement. La contribution des dispositifs de mobilité à cet objectif est donc limitée aux étudiants qui poursuivent des études supérieures en métropole.

#### **Changement climatique et énergie**

La Réunion étant un région ultrapériphérique située à plus de 10 000 km de la métropole, la mobilité entraîne inévitablement la nécessité d'effectuer les déplacements par avion. L'essentiel des mobilités sont ainsi réalisées en métropole, générant un coût carbone important. Le bilan carbone du dispositif est estimé à 1,39 tonnes de CO2 émis par bénéficiaire effectuant un aller/retour, soit 67 832 tonnes de CO2 émis sur l'ensemble de la programmation. Ces émissions sont intrinsèques à la mobilité dans les DOM.

#### **Éducation**

L'Europe vise à porter à au moins 40 % la part de la population âgée de 30 à 34 ans ayant achevé un cursus universitaire. Les dispositifs de mobilité en soutenant la poursuite d'études secondaires en mobilité offre ainsi des possibilités supplémentaires que les formations proposées à La Réunion. L'étude a de plus montré que les étudiants en mobilité ont tendance à poursuivre leurs études au-delà de ce qu'ils avaient initialement envisagé. Ainsi les dispositifs de mobilité s'inscrivent pleinement dans les objectifs de la stratégie Europe 2020 sur cette thématique.

#### **Pauvreté et exclusion sociale**

L'Europe vise à réduire d'au moins 20 millions le nombre de personnes touchées ou menacées par la pauvreté et l'exclusion sociale. Comme souligné précédemment, les dispositifs de mobilité en favorisant l'augmentation du niveau de formation et d'employabilité des bénéficiaires contribuent bien à la réalisation de cet objectif. La plupart des natifs de La Réunion ayant bénéficié de ces dispositifs, en particulier les demandeurs d'emploi, trouvent un emploi durable à l'issue de leur cursus.

## 8.2. Les principes horizontaux de la Commission européenne semblent respectés par les dispositifs de mobilité

### ***Développement durable***

Les dispositifs de mobilité ne soient pas directement en lien avec les thématiques du développement durable. Cependant, comme évoqué, les mobilités étant effectuées en majorité en métropole génèrent un bilan carbone non négligeable, estimé à 67 832 tonnes de CO2 émis sur l'ensemble de la programmation. Ces émissions sont inévitables pour les régions ultrapériphériques.

### ***Egalité des chances et non-discrimination***

Aucun acteur de la mobilité ni de bénéficiaires n'a fait remonter de difficultés relatives à cette thématique dans la sollicitation des aides à la mobilité. Les participants peuvent cependant se trouver confrontés au racisme à leur arrivée en Métropole ce qui peut compliquer leur parcours de mobilité (difficulté à trouver un logement, relations sociales, etc.). L'intégration de cette thématique à la préparation du parcours de mobilité semble ainsi indispensable pour qu'elle n'empêche pas la réussite de la mobilité.

Il est de plus à noter que ce sont majoritairement les étudiants des familles les plus aisées et les meilleurs profils de demandeurs d'emploi qui partent en mobilité. En effet tant les démarches à effectuer pour demander les aides que les processus de sélection du CNARM tendent à limiter le départ des personnes les plus éloignées de l'emploi. Des indicateurs et actions spécifiques sur l'inclusion pourrait être développés pour tenter de renforcer ces départs en mobilité.

### ***Egalité entre les hommes et les femmes***

Bien qu'un nombre légèrement supérieur de demandeurs d'emploi qui partent en mobilité soient des hommes et qu'un nombre un peu plus important des étudiants qui partent soient des femmes, les dispositifs de mobilité semblent répondre aux besoins et préserver l'égalité entre les hommes et les femmes.

## 9. Recommandations

### Créer un comité de pilotage de la mobilité rassemblant l'ensemble des acteurs impliqués

- ▶ Créer une instance de pilotage rassemblant les décideurs politiques, les opérateurs de la mobilité ainsi que les relais d'information auprès des bénéficiaires potentiels ;
- ▶ Définir une stratégie commune pour la mobilité et des objectifs partagés : clarification des besoins du territoire, cibles des dispositifs, offre de mobilité adaptée à chaque parcours ;
- ▶ Accentuer la connaissance et le travail en commun des différents acteurs pour réfléchir en termes de parcours de mobilité et sortir d'une logique de guichet encore bien présente.

### Etendre le dispositif à un plus grand nombre de bénéficiaires

- ▶ Identifier les marges de manœuvre pour accompagner plus de bénéficiaires dans des parcours de mobilité, dont les effets sont structurants sur l'insertion professionnelle, notamment vis-à-vis des personnes les plus éloignées de l'emploi ;
- ▶ Identifier les possibilités d'augmentation du nombre de bénéficiaires en substituant certains financements en prêt, afin de renforcer l'impact du dispositif.

### Faciliter le parcours des bénéficiaires en améliorant la lisibilité des dispositifs et leur accessibilité

- ▶ Création d'un dossier mobilité partagé à l'instar du dossier médical partagé ;
- ▶ Créer une plateforme unique d'information sur les aides en améliorant la vulgarisation de la description du contenu des aides et des démarches à réaliser pour en bénéficier ;
- ▶ Définir un algorithme permettant de déterminer l'aide la plus adaptée en fonction du profil du bénéficiaire potentiel ;
- ▶ Mettre à disposition un « chatbot » ou un FAQ permettant de répondre aux questions fréquentes des bénéficiaires potentiels, intégré dans la plateforme.

### Renforcer l'accompagnement humain auprès des étudiants

- ▶ Renforcer l'accompagnement au départ et aux premiers jours sur place (accompagnement non financier), en marge de la réunion d'information, pour créer une solidarité entre les étudiants en mobilité ;
- ▶ Encourager les gestionnaires des aides à devenir des référents mobilité et accompagner les étudiants dans leur démarche ;
- ▶ Accentuer la communication sur les référents que les étudiants peuvent contacter en cas de besoin une fois sur place ;
- ▶ Mettre en place un système de partenariat avec des étudiants qui sont passés par la même école ou résident dans la même ville.

### Renforcer la mutualisation des activités des différents acteurs de la mobilité

- ▶ Réfléchir à la potentielle mutualisation entre les aides proposées par les différents acteurs : dispositifs d'aides pour les étudiants via le CD et le CR / Alternance via LADOM et le CNARM avec des montants d'aide différents / Rôle de pôle emploi et du CNARM ;

- ▶ Encourager les campagnes d'information et de sensibilisation dédiées à la mobilité au plus tôt dans le parcours des étudiants et des demandeurs d'emploi et communes à l'ensemble des opérateurs.

Améliorer le suivi des bénéficiaires et lancer des expérimentations pour déterminer les dispositifs qui fonctionnent le mieux

- ▶ Développer des dispositifs spécifiques à la mobilité dans la zone Océan Indien ;
- ▶ Renforcer les expériences de mobilité le plus tôt possible dans la vie des habitants de La Réunion pour désacraliser la mobilité ;
- ▶ Renforcer les partenariats entre La Réunion et des régions d'accueil pour une plus grande continuité dans le parcours des bénéficiaires, à l'instar du partenariat noué avec le MEDEF Bretagne ;
- ▶ Renforcer le soutien aux actions qui fonctionnent le mieux (par exemple CEPROM qui a très bien fonctionné de l'avis des acteurs) ;
- ▶ Mettre en commun les données de chacun des opérateurs pour réaliser un bilan annuel global des aides à la mobilité ;
- ▶ Suivre les bénéficiaires sur le long terme (au-delà de 6 mois après la sortie du dispositif) pour évaluer les impacts individuels des dispositifs et déterminer quels sont les dispositifs les plus impactants en fonction des objectifs fixés.

## 10. Annexes

### 10.1. Liste des entretiens réalisés

Structure	Nom et fonction de la personne interrogé	Date de l'entretien
<b>Autorité de gestion et services instructeurs</b>		
SGAR	Benoît HERLEMONT, SGAR adjoint	Mardi 23 octobre 2018
DIECCTE	Jean-Marc CORNUAU, responsable du service FSE	Jeudi 25 octobre 2018
Conseil départemental	Michel COURTEAUD, Directeur du Pôle développement Valère SITALAPRESAD, Directeur du Développement et de l'Insertion par l'Activité Economique et de la Mobilité	Mardi 23 octobre 2018
Conseil départemental	David BIALECKI, Directeur de l'éducation	Mardi 20 novembre 2018
Conseil régional	Aftab SANDOYEA, Directeur de la mobilité	Jeudi 25 octobre 2018
<b>Porteurs de projets</b>		
CNARM Réunion	Catherine CODARBOX, Directrice Bertrand THIA-KIME, Responsable comptable	Jeudi 25 octobre 2018
LADOM Réunion	Alexandre IMHOFF, Directeur territorial	Vendredi 26 octobre 2018
LADOM Paris	Viviane NAQUIN, Directrice Territoriale, Chargé de la coordination Fonds Européens	Mardi 30 octobre 2018
<b>Ministère de l'outre-mer</b>		
Ministère de l'outre-mer	Oudi SERVA, Adjoint au chef de bureau des politiques européennes, de l'insertion régionale et de la valorisation de l'outre-mer	Vendredi 23 novembre 2018
<b>Autres acteurs du territoire</b>		
Association régionale des missions locales	Marie-Andrée POTA, Directrice	Vendredi 26 octobre 2018
CRIJ	Ludovic AIME, Référent mobilité Europe et International	Jeudi 25 octobre 2018
MEDEF	Sandrine DUNAN-ROUX, Directrice Grégory AH-KIEM, Responsable Emploi-Formation	Mercredi 24 octobre 2018
CESER	Jean-Raymond MONDON, Vice-président du CESER (Président du CESER de 1998 à 2017) Maryvonne QUENTEL, Présidente de la Commission "Formation, Éducation et Recherche" Jean-Marie LE BOURVELLEC, Vice-président de la Commission "Territoires, Europe et Coopération" Elisabeth ROUX, chargée d'études Aude BAULIN, chargée d'étude	Lundi 22 octobre 2018
CAPEB	Raymond VAITILINGOM, Secrétaire général M. LEGROS, Vice-Président	Jeudi 25 octobre 2018
Préfecture	Mickaël GUEZELOT, Chargé de mission cohésion sociale et jeunesse	Mercredi 24 octobre 2018
Université de La Réunion	Anne- François ZATTARA-GROS, Direction des relations internationales et coopération régionale	Vendredi 26 octobre 2018
CCIR	Philippe BOCQUET, Directeur EGC	Lundi 5 novembre 2018
CMA	Bernard PICARDO, Président	Jeudi 25 octobre 2018
INSEE	Aurélien DAUBAIRE, Directeur régional	Mercredi 24 octobre 2018
Pôle Emploi	Catherine VINCENT, Responsable Mobilité	Jeudi 15 novembre 2018
<b>Entreprises</b>		
VINDEMIA	Caroline JABER, Responsable RH	Vendredi 26 octobre 2018
Groupe Caillé	Nathalie MAREUX, Responsable RH	Mercredi 24 octobre 2018
TEREOS	Agnès ROBERT, Responsable RH	Jeudi 25 octobre 2018
Cotrans Automobile	Solène REDOR, Directrice RH	Lundi 19 novembre 2018
AIR AUSTRAL	Mme. AH WOANE, Responsable RH	Mercredi 24 octobre 2018

## 10.2. Présentation des résultats de l'enquête

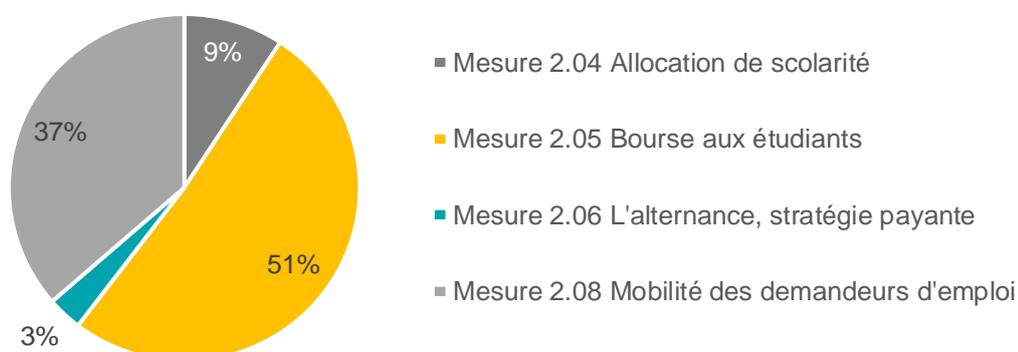
Les graphiques présentés ci-dessous sont issus de l'analyse des réponses à l'enquête en ligne, réalisée par l'équipe d'évaluation dans le cadre de la mission.

Le questionnaire a été diffusé auprès de 500 bénéficiaires des dispositifs de mobilité soutenus par le FSE à La Réunion sur la base des données participants disponibles dans « Ma Démarche FSE ». Cependant, en l'absence de données enregistrées pour les bénéficiaires de la mesure 2.07 « Mobilité éducative et professionnelle », le questionnaire n'a pas pu être diffusé auprès de ces derniers.

Le questionnaire a été mis en ligne via l'outil EY-Survey du 16 octobre 2018 au 7 décembre 2018. Quatre relances ont été effectuées par mail aux bénéficiaires n'ayant pas répondu. Ainsi 217 réponses ont été enregistrées soit un taux de réponse de 43%.

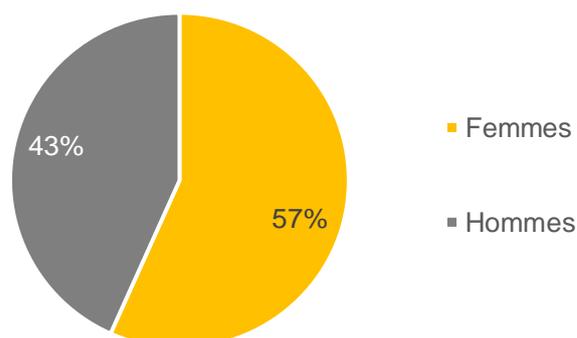
### Présentation des répondants

Distribution des répondants selon la mesure dont ils ont bénéficié



*N = 217 Répondants*

Répartition des répondants selon le sexe



*N = 217 Répondants*

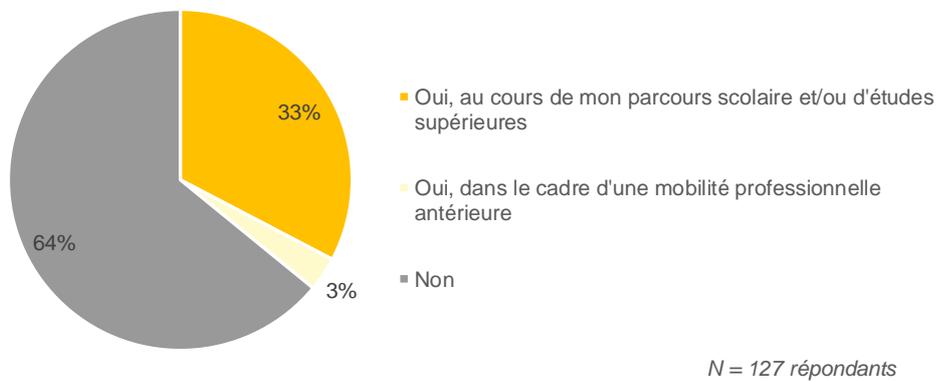
## Réponses aux questions de l'enquête

### A. VOUS CONNAITRE

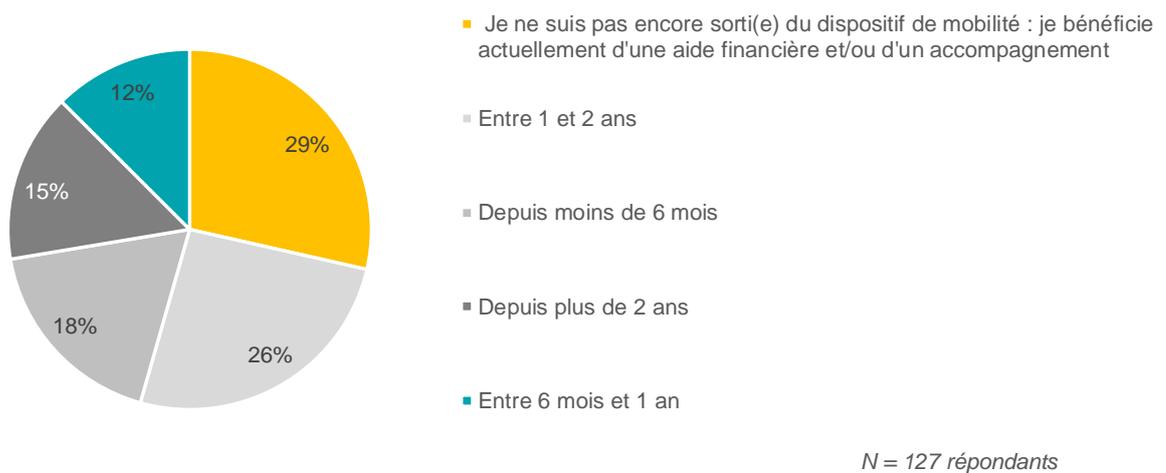
**Préciser la destination vers laquelle vous avez effectué votre séjour ?**



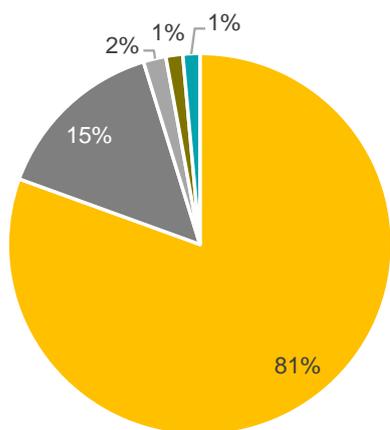
**Dans le passé, aviez-vous déjà bénéficié de dispositifs de mobilité (locaux, nationaux ou européens) ?**



**Depuis combien de temps êtes-vous sorti(e) du dispositif de mobilité ?**



### Où résidez-vous actuellement ?

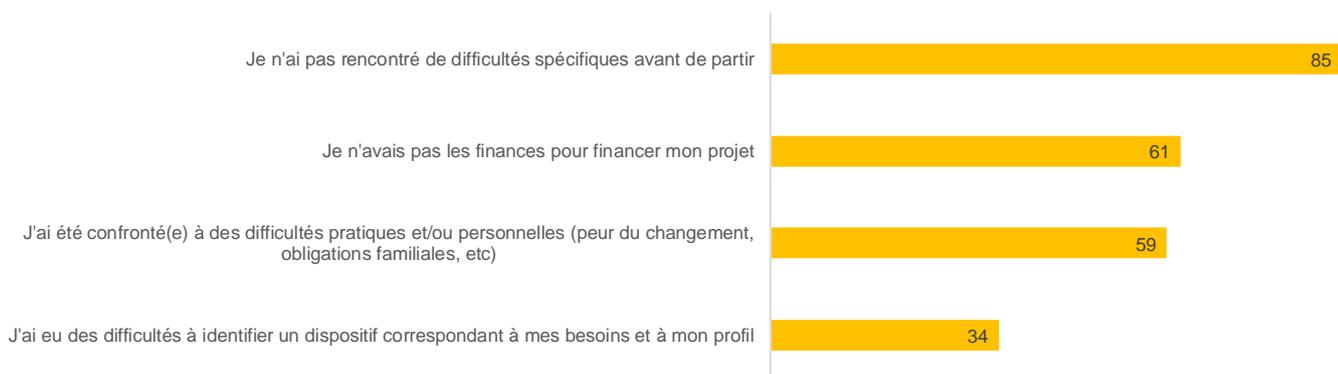


- Je réside actuellement dans le pays dans lequel j'ai effectué mon séjour (Métropole)
- Je suis retourné(e) vivre à la Réunion
- Je réside actuellement dans un autre pays que celui dans lequel j'ai effectué ma mobilité
- Je réside actuellement dans le pays dans lequel j'ai effectué mon séjour (Union Européenne)
- Je réside actuellement dans le pays le quel j'ai effectué mon séjour (International)

N = 127 répondants

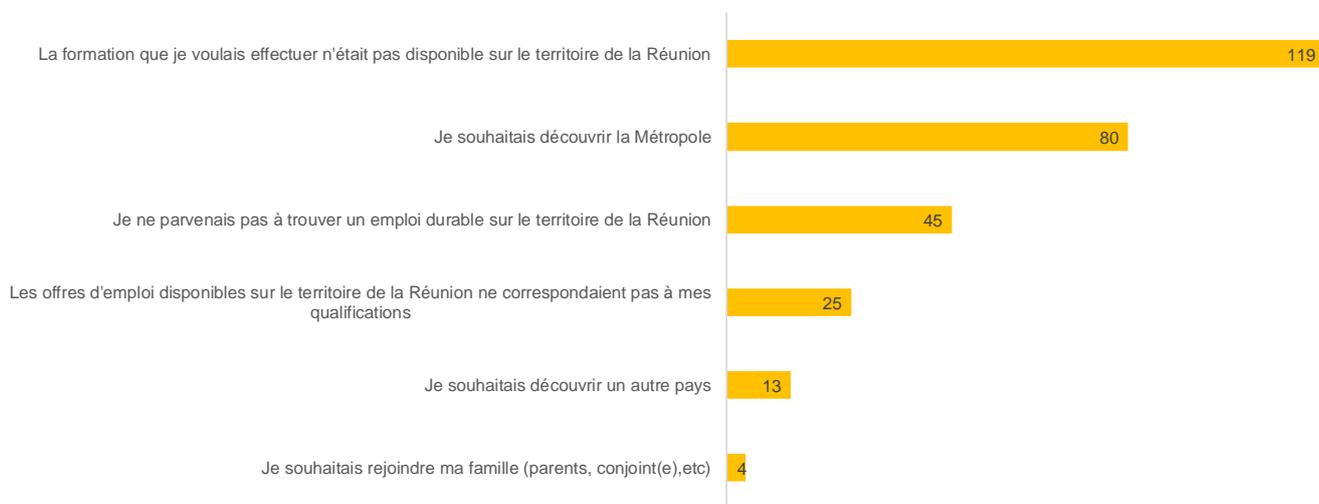
### B. CHOISIR LA MOBILITE : MOTIFS DU DEPART ET ORIENTATION

#### Quelles ont été les principales difficultés que vous avez rencontrées lors de la préparation de votre séjour ?



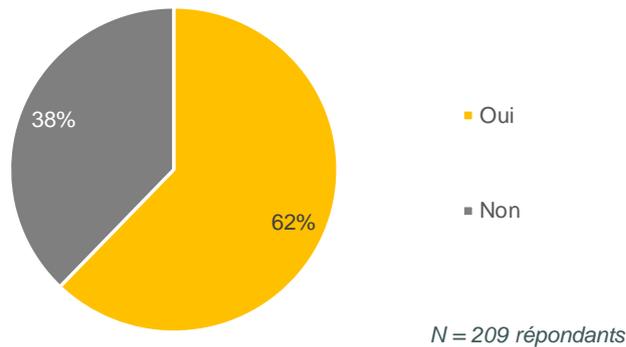
N = 217 Répondants

#### Parmi les motifs suivants, listez ceux qui vous ont conduit(e) à choisir de partir en mobilité :

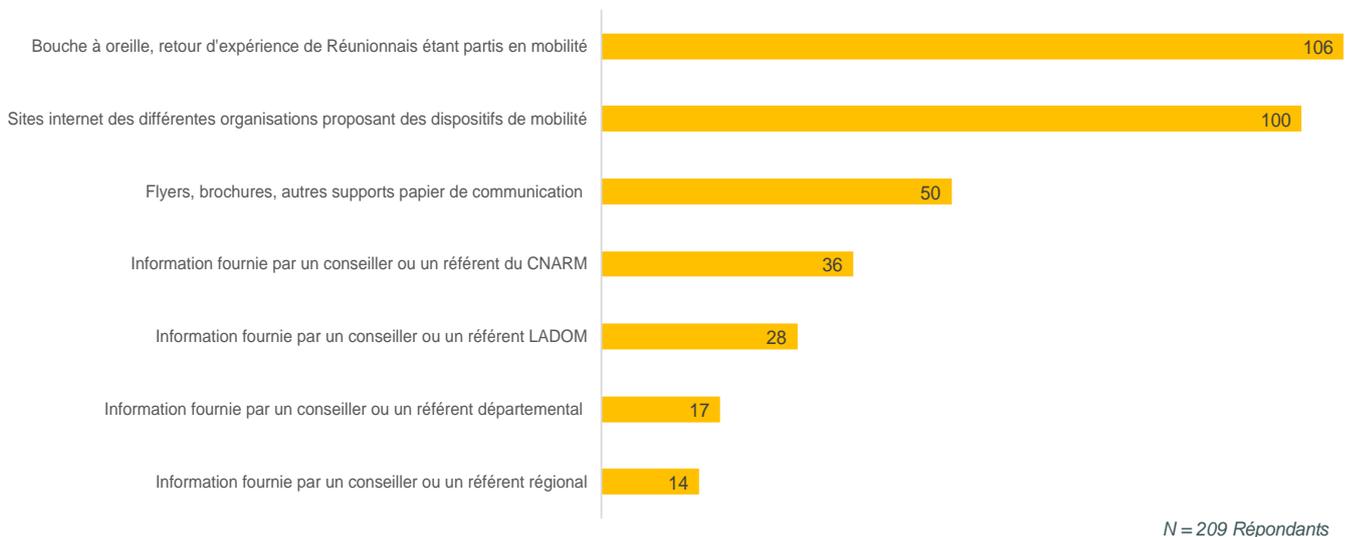


N = 209 Répondants

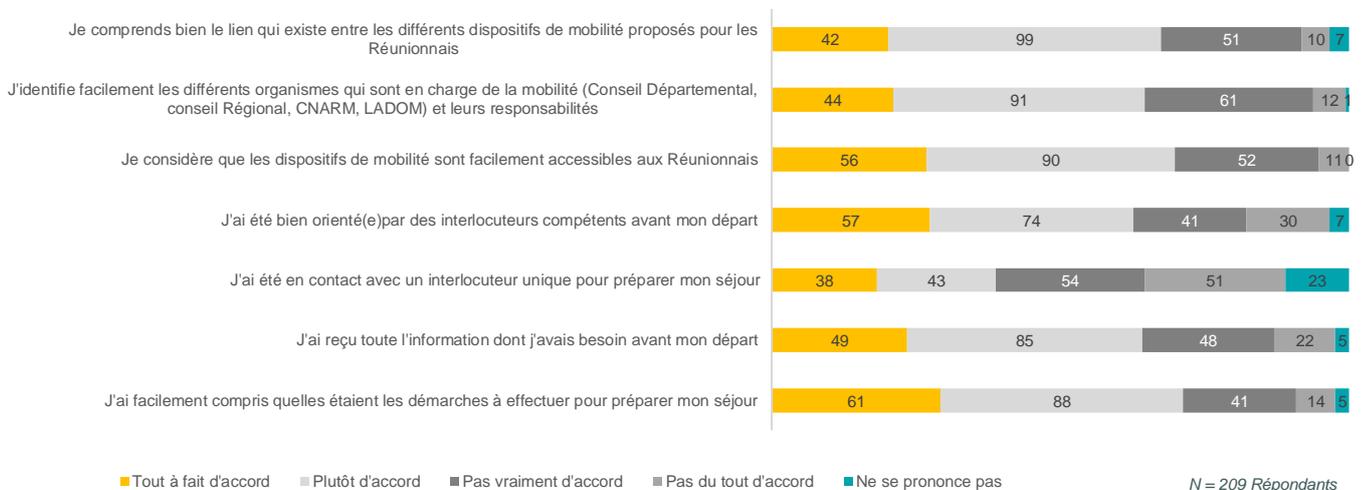
**Aviez-vous des membres de votre famille ou des proches installés sur le territoire de destination avant de partir ?**



**Par quel(s) moyen(s) avez-vous pris connaissance des dispositifs de mobilité existants ?**

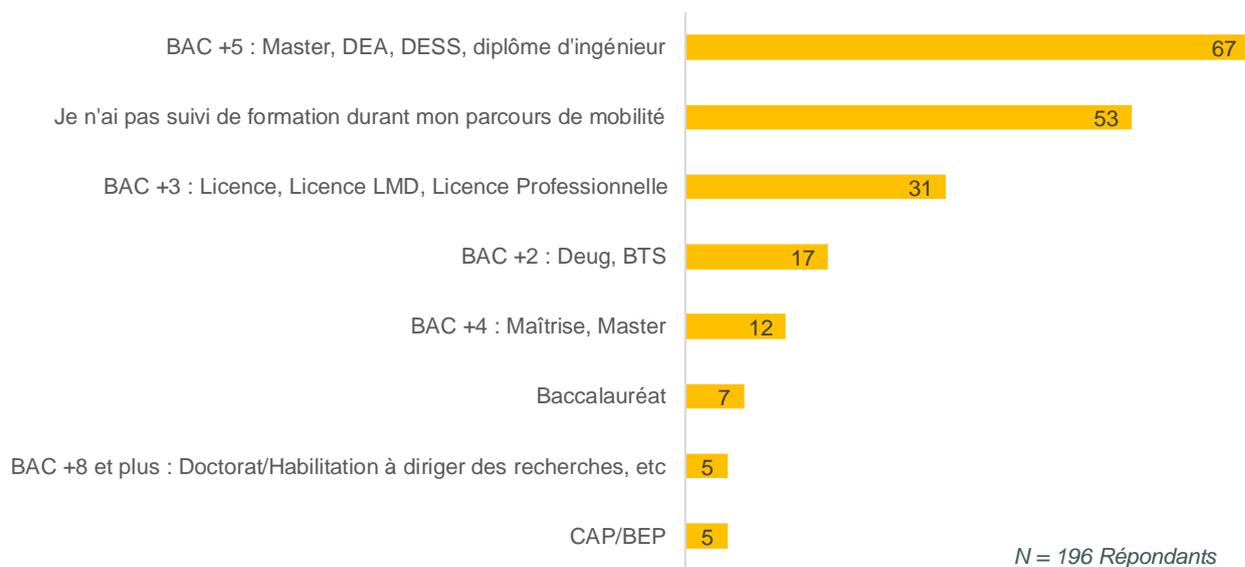


**Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les propositions suivantes ?**



### C. PENDANT LA MOBILITE : PRESTATIONS RECUES ET DIFFICULTES RENCONTREES

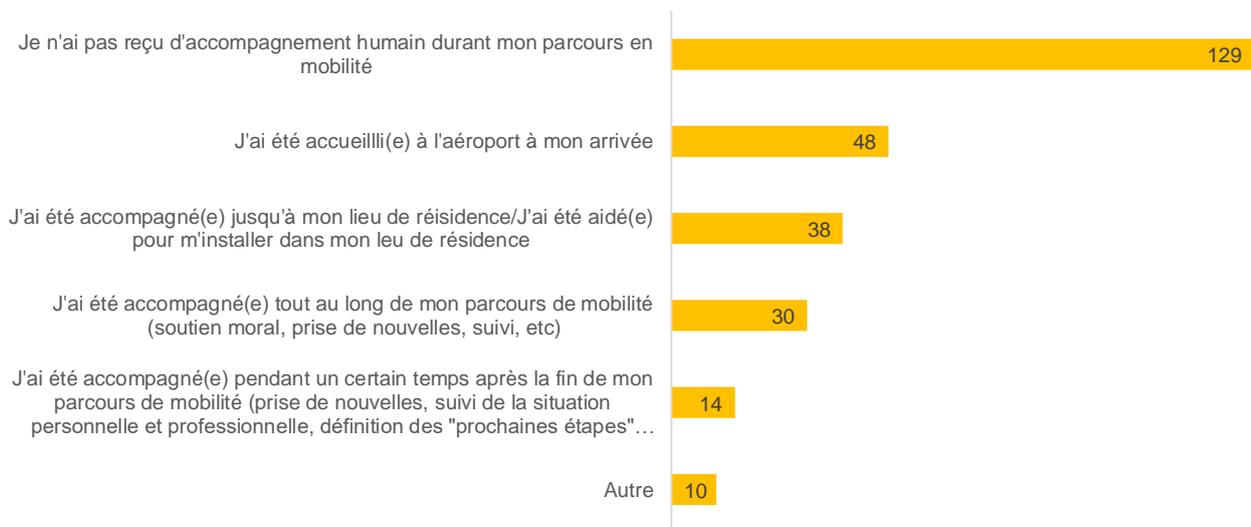
#### Quel type de formation avez-vous suivi durant votre séjour ?



#### Avez-vous reçu une aide financière pour couvrir les dépenses suivantes ?

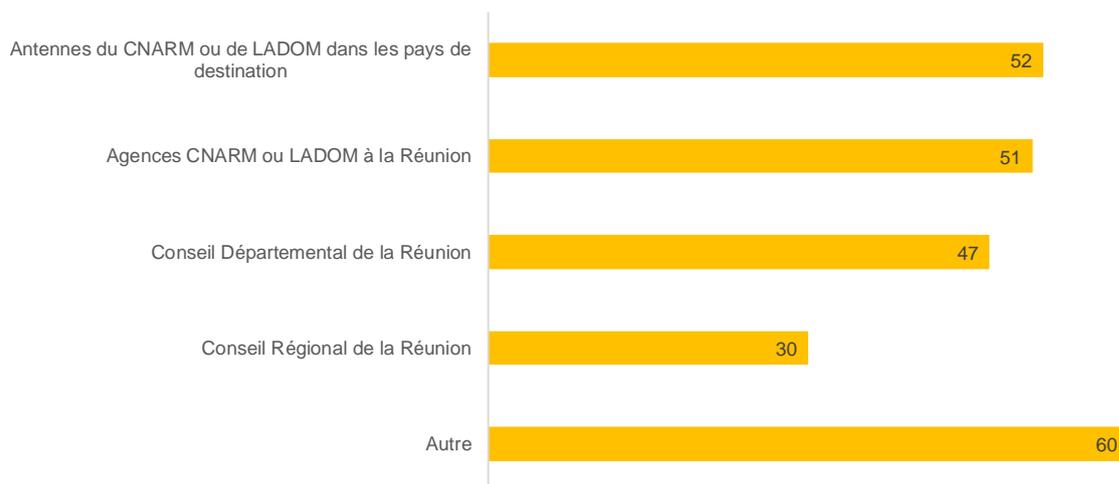


**Avez-vous bénéficié d'un accompagnement humain durant votre séjour ?**



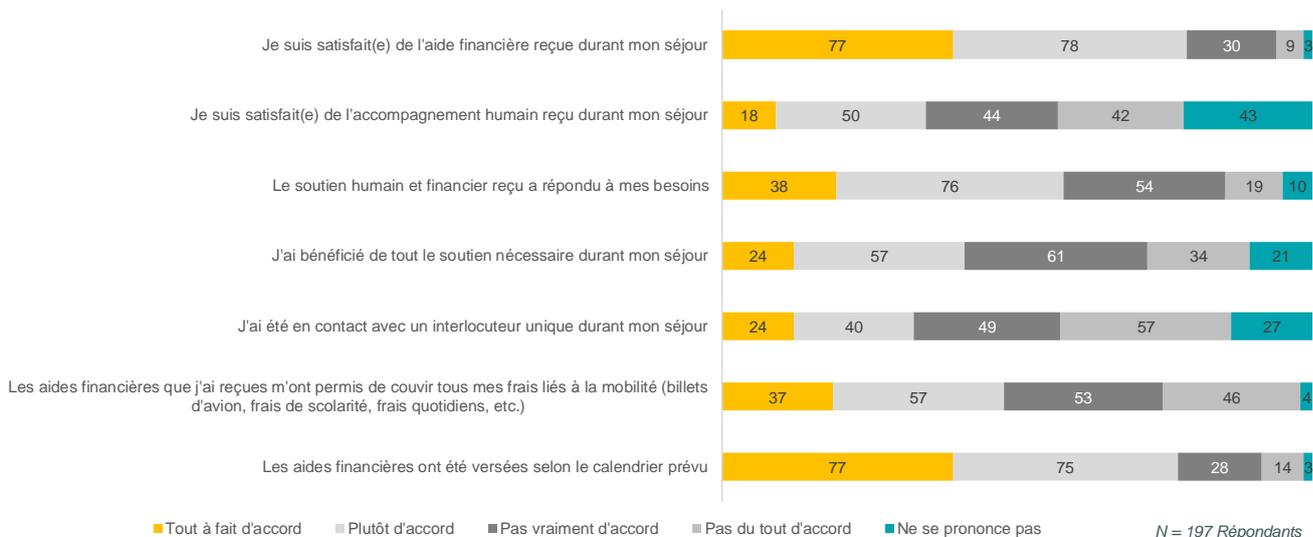
N = 197 Répondants

**Pouvez-vous préciser par qui a été apporté cet accompagnement pendant votre séjour ?**

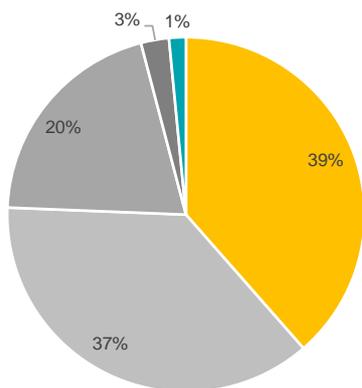


N = 197 Répondants

**Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les propositions suivantes ?**



**Pensez-vous que vous seriez parti(e) si vous n'aviez pas pu bénéficier des dispositifs de mobilité (soutien financier et/ou accompagnement humain) ?**



- Oui, je serai parti(e) même si je n'avais pas bénéficié des dispositifs de mobilité
- Oui, je serai parti(e), mais mon parcours aurait été plus difficile
- Non, je ne serai pas parti(e), car je n'aurais pas eu les capacités financières nécessaires
- Non, je ne serai pas parti(e), car je n'aurais pas eu la confiance en moi nécessaire sans le soutien des dispositifs existants
- Autre

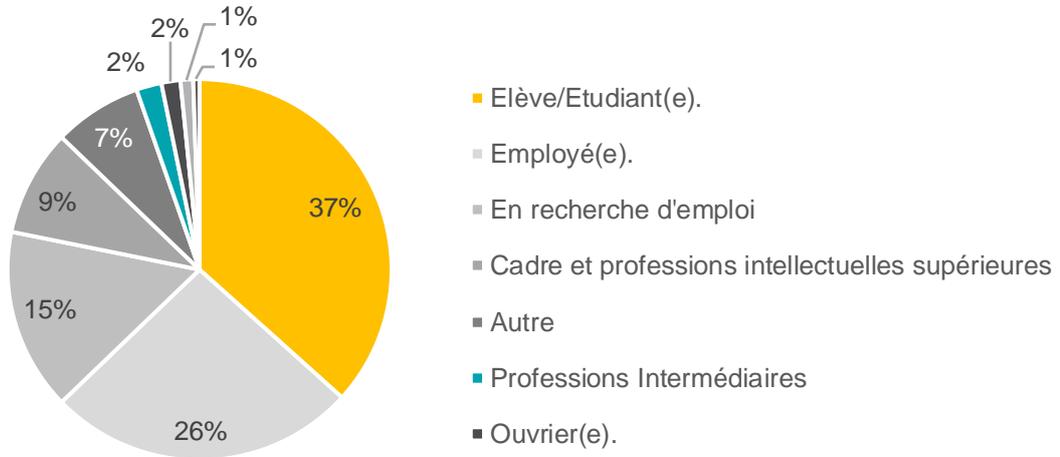
N = 127 répondants

**En vous appuyant sur la liste de propositions, pouvez-vous préciser si vous avez été confronté(e) à des difficultés pendant votre séjour ?**



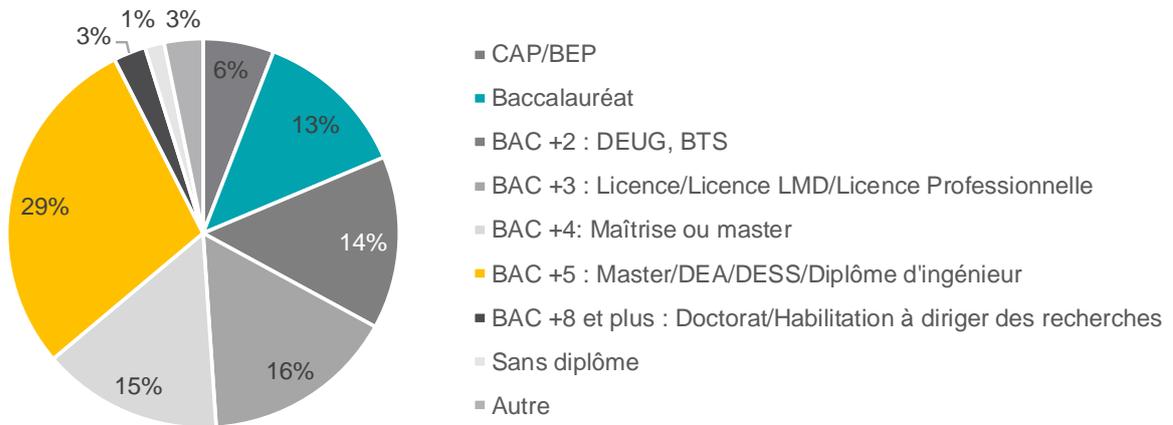
**D. APRES LA MOBILITE : IMPACTS**

**Quelle est votre situation actuelle ?**



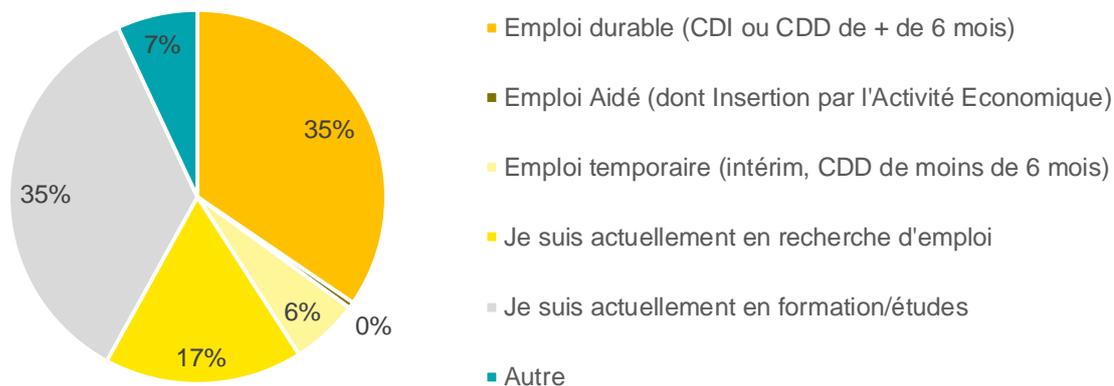
N = 188 répondants

**Quel est votre niveau de formation actuel ?**



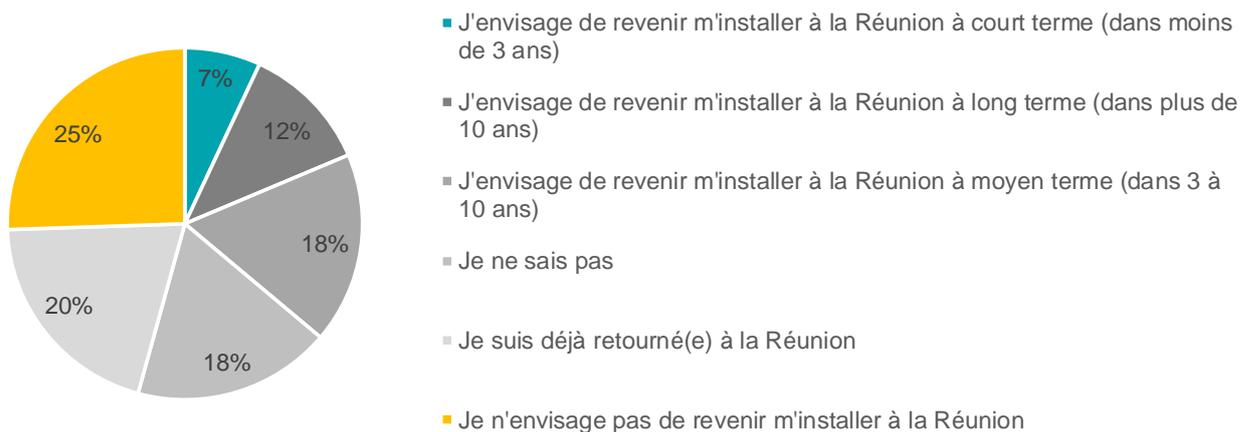
N = 188 répondants

**Quel est votre type de contrat professionnel actuel ?**



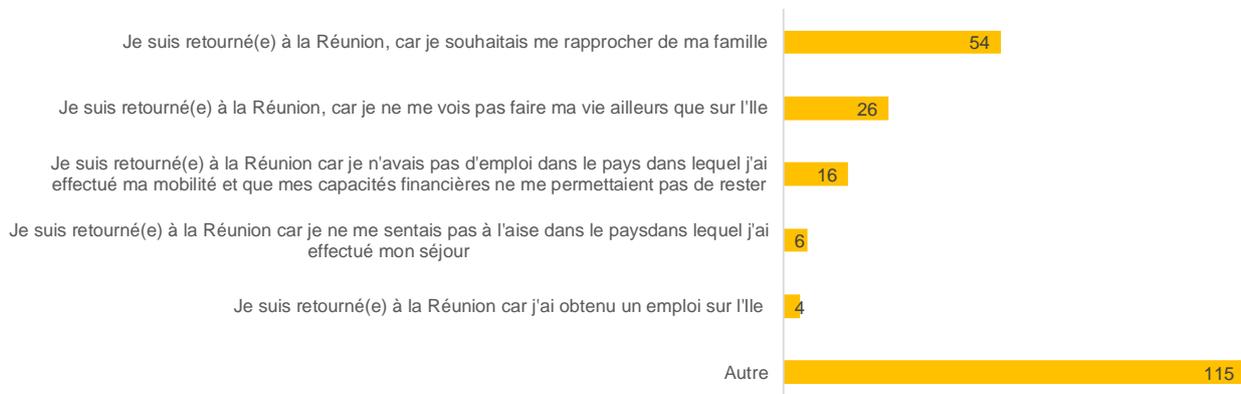
N = 188 répondants

**Etes-vous retournée à la Réunion ou envisagez-vous de retourner à la Réunion ?**



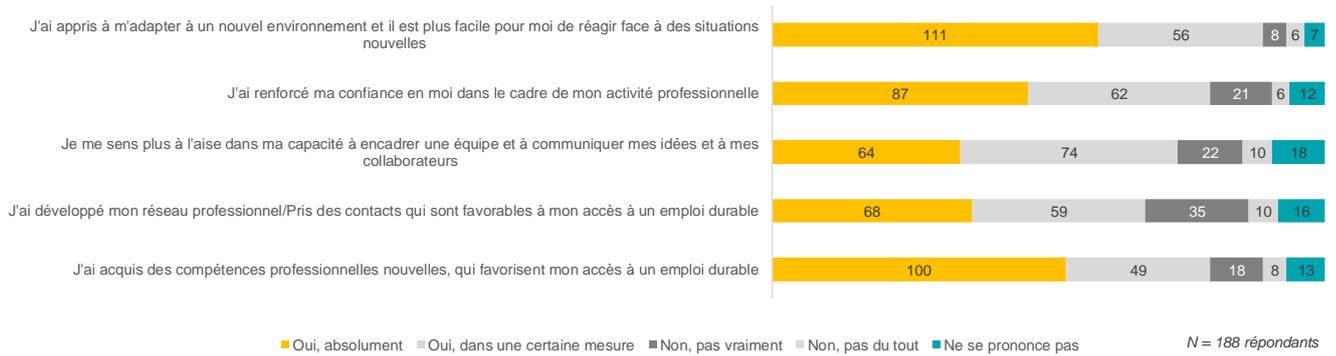
N = 188 répondants

**Si oui, pouvez-vous donner les raisons qui vous ont conduit(e) à faire ce choix ?**

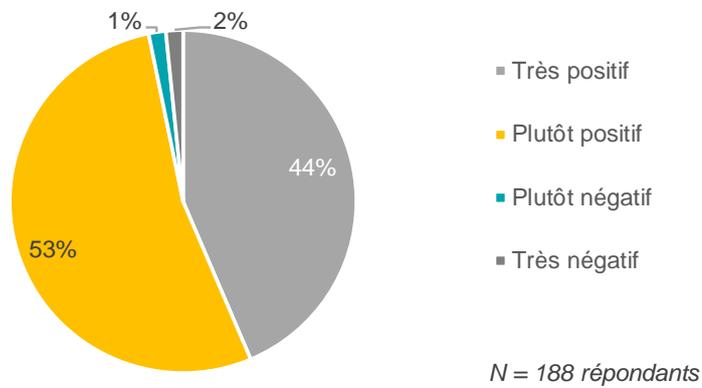


N = 188 répondants

**Dans quelle mesure l'aide à la mobilité dont vous avez bénéficié vous a-t-elle permis d'améliorer les compétences listées dans ce tableau ?**



**Quel regard portez-vous sur votre séjour en mobilité (impact sur votre situation personnelle, résultats obtenus au regard de votre situation sur le marché du travail ou de la formation) ?**



**Est-ce que vous recommanderiez à des Réunionnais(e)s se trouvant dans la même situation que vous de faire un séjour en mobilité ?**

