



FEJ
FONDS
D'EXPÉRIMENTATION
POUR LA
JEUNESSE



« 10 000 permis pour réussir »
RAPPORT D'ÉVALUATION QUALITATIVE
ASDO ÉTUDES

Ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Éducation populaire et de la Vie associative
Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse
95 avenue de France – 75650 Paris cedex 13
<http://www.experimentation.jeunes.gouv.fr>



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

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

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

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

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

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

ETUDE
EVALUATION QUALITATIVE DE
L'EXPERIMENTATION « 10 000
PERMIS POUR REUSSIR »

DJEPVA – Mission d'animation du Fonds
d'expérimentation pour la jeunesse



Septembre 2012

Synthèse : les grands enseignements de l'évaluation	1
Rapport d'évaluation	7
Une expérimentation qui s'inscrit dans la continuité d'une histoire plus ou moins ancienne de dispositifs d'aide au permis.....	9
L'expérimentation d'un changement d'échelle.....	12
Les différents « modèles » de l'aide au permis	18
<i>Le permis pédagogique.....</i>	<i>19</i>
<i>Le permis professionnalisant.....</i>	<i>20</i>
<i>Le permis éducatif.....</i>	<i>21</i>
Le permis de conduire, pour quels publics ?	22
Un accompagnement à multiples entrées	32
<i>Lever le frein financier.....</i>	<i>32</i>
<i>Cadrer la démarche et agir sur les difficultés d'apprentissage des jeunes.....</i>	<i>36</i>
<i>Le permis de conduire comme support pour l'action éducative.....</i>	<i>45</i>
<i>Un accompagnement disjoint de l'accompagnement vers l'emploi ?.....</i>	<i>49</i>
Les autos-écoles, partenaires difficiles d'une politique d'aide au permis.....	51
Les débuts timides d'une gouvernance	58
Même accompagnée, l'obtention du permis de conduire reste souvent une gageure	64
Annexes	68
Liste des personnes interviewées	68

Quelle place de l'aide au permis dans une politique d'insertion des jeunes ?

Ci-dessous les grands enseignements de l'évaluation qualitative de l'expérimentation '10 000 permis pour réussir'. Ils sont fondés sur des monographies réalisées dans 6 territoires expérimentaux, à partir d'entretiens approfondis auprès des porteurs de projet, des partenaires institutionnels et opérationnels (les auto-écoles) et auprès de jeunes bénéficiaires du dispositif.

› **L'expérimentation d'une aide au permis à grande échelle**

L'expérimentation '10 000 Permis pour réussir' s'inscrit sur les territoires dans la continuité d'une histoire déjà ancienne de dispositifs publics d'aide au permis. Les porteurs de projet avaient pour certains déjà développé eux-mêmes des dispositifs d'accompagnement au permis de conduire (les auto-écoles sociales bien-sûr, mais également les Missions Locales), ou avaient l'habitude de puiser dans les différentes ressources existantes (Fonds d'Aide aux Jeunes, FIPJ, ...) des aides financières pour les jeunes qu'ils accompagnent. Dans ce contexte, '10 000 Permis pour réussir' a été l'expérimentation d'un changement d'échelle : elle permettait d'aider beaucoup plus de jeunes sur le territoire, d'élargir les territoires couverts vers les zones rurales notamment, et d'augmenter le volume des aides financières pour chaque jeune aidé (même si certains sites, plus rares, ont fait le choix d'aides financières peu élevées). Cet effet « masse » de l'aide du FEJ a entraîné une implication beaucoup plus importante qu'auparavant des Missions Locales en termes d'ingénierie. De dispositifs souvent plutôt à la marge dans les Missions Locales (des aides au coup par coup, ou un accompagnement pour quelques jeunes), l'aide au permis est devenue pour les Missions Locales expérimentatrices un axe d'intervention plus important et structuré.

› **Les différents modèles de l'aide au permis : permis pédagogique, permis professionnalisant ou permis éducatif**

Paradoxalement, si des dispositifs d'aide au permis existaient déjà, ils étaient peu guidés par des orientations structurantes, notamment quant aux fonctions des aides au permis. Le Fonds d'Aide aux Jeunes ou le FIPJ constituent des « poires pour la soif ». Elles peuvent être mobilisées pour des jeunes aux profils somme toute très différents. Les aides des communes mettent en avant assez peu de critères de sélection des jeunes aidés. Seules les prestations très spécifiques d'accompagnement au passage du permis (comme celles développées par les auto-écoles sociales, ou comme les formations professionnelles incluant le passage du

permis) visent des publics aux profils bien définis (les jeunes avec des difficultés cognitives et/ou comportementales, pour les auto-écoles sociales par exemple).

L'expérimentation a conduit à des choix plus structurants. Elle reflète in fine une variété d'approches de ce que peut être une politique publique d'aide au permis.

Le permis pédagogique. Certains sites ont destiné le dispositif aux jeunes dont on anticipait les difficultés cognitives à obtenir le code de la route. L'accent est mis sur l'accompagnement pédagogique au passage du permis de conduire. La politique publique joue un rôle de compensation des difficultés d'apprentissage de certains jeunes, difficultés accentuées par la dernière réforme de l'examen du code de la route (formulation des questions, vocabulaire employé, ...). L'aide au permis de conduire est là moins une aide financière : ce n'est pas cette difficulté-là qui justifie l'aide au permis par la puissance publique.

Si beaucoup de sites ont réfléchi à la pédagogie de l'accompagnement, peu ont ciblé spécifiquement les jeunes en grande difficulté d'apprentissage. En revanche certains sites (les moins expérimentés de l'aide au permis), ont été confrontés à la difficulté de certains jeunes à réussir leur examen du code de la route. Ils se sont posé a posteriori la question d'une pédagogie renforcée, qui aurait dans certains cas paru plus adaptée.

Les différents modèles de l'aide au permis		
	Les jeunes ciblés	Rôle de l'aide
Le permis pédagogique	Jeunes avec des difficultés cognitives	Compensation de difficultés d'apprentissage
Le permis professionnalisant	Jeunes 'prêts à l'emploi'	Insertion professionnelle

Le permis professionnalisant. D'autres sites ont habité l'aide au permis comme un coup de pouce déclencheur d'une embauche, dernière marche vers l'emploi. Ils ont choisi (c'est le cas par exemple de la Seine-Saint-Denis) des jeunes qui ont « validé un projet professionnel » (ils ont fait des stages dans le secteur, suivi une formation pour ce type d'emploi, ...), un projet professionnel pour lequel le permis est indispensable (à cause d'horaires atypiques par exemple, ou parce qu'il s'agit d'un emploi en zone aéroportuaire, ...). Le dispositif est conçu pour des jeunes « prêts à l'emploi ». La pédagogie est pensée pour que le permis soit passé en un temps resserré, les jeunes seront ainsi rapidement disponibles à l'emploi.

Le permis éducatif. La réflexion de beaucoup de sites s'est centrée sur les modules accompagnant l'apprentissage du permis de conduire. La politique publique vise alors à renforcer le permis comme étape clé d'un parcours. Elle ajoute aux cours de code et aux heures de conduite des ateliers de prévention routière, des ateliers de secourisme, ou encore exige des jeunes aidés de s'impliquer comme bénévoles dans une association le temps d'une semaine, ... Pensé initialement dans le cadre d'un discours moralisant, sur le principe du « donnant-donnant » (une aide financière au permis de conduire se mérite), cette démarche

plus englobante d'aide au permis de conduire a souvent plu aux jeunes aidés. Ces expériences leur ont ouvert des perspectives, le dispositif d'aide au permis a eu une fonction plus large que la fonction de mobilité.

Ce rôle éducatif n'a peut-être pas néanmoins joué son rôle complètement. Les sites ont souvent proposé le dispositif à des jeunes considérés comme « méritants ». L'aide au permis a été assez peu utilisée comme le moyen de mobiliser dans un parcours des jeunes très éloignés de l'accompagnement Mission Locale par exemple. L'aide au permis a plutôt fonctionné comme la rétribution du parcours sérieux et assidu d'un jeune en insertion, que comme le moyen de rapprocher de l'accompagnement des jeunes d'ordinaire difficiles à capter.

› **Un accompagnement au permis disjoint de l'accompagnement vers l'emploi**

Les Missions Locales ont été sur la majorité des territoires au cœur de l'expérimentation. Beaucoup l'ont portée. Cela n'a pas résolu pour autant la difficulté à penser le permis de conduire au sein d'un parcours d'accompagnement vers l'emploi. Difficulté organisationnelle peut-être autant que difficulté stratégique, le dispositif est resté souvent un peu « à part », un dispositif « en plus » dans la panoplie des aides possibles vers l'emploi. Les conseillers ne se sont pas mobilisés massivement sur l'aide, ce sont souvent deux ou trois conseillers de la Mission Locale qui ont alimenté en jeunes le dispositif. La politique d'aide au permis de conduire est restée au sein-même des Missions Locales assez éclatée entre les différents types d'aides (dont celle du FEJ), assez peu lisible et pas clairement énoncée. On reste très timide (voire opposé) sur l'idée d'un « droit au permis » (Doit-on favoriser le passage du permis pour tous les jeunes ?). Il n'y a pas de stratégie concertée sur la place du permis dans l'accompagnement vers l'emploi (Pour qui ? Avec quels objectifs ?).

Cela se traduit très concrètement dans l'organisation : le dispositif est porté par un « référent permis » qui a une fonction plus administrative de suivi de l'assiduité des jeunes dans le dispositif. Les conseillers référents des jeunes s'impliquent souvent d'assez loin dans l'apprentissage du permis du jeune. Les fonctions restent disjointes.

Cette « périphérisation » de l'aide au permis entre en résonance avec l'effort demandé aux Missions Locales de se recentrer sur l'accompagnement vers l'emploi, au travers de l'élaboration du projet professionnel, de l'aide à la recherche d'emploi, ... Les Missions Locales ne sont pas certaines du rôle qu'elles ont à jouer en matière d'accompagnement à la mobilité.

› **Les auto-écoles, partenaires difficiles d'une politique d'aide au permis**

Même si elle n'a pas concerné l'ensemble de l'organisation « Mission Locale » l'expérimentation a pu avoir un effet d'apprentissage. Elle a exigé le déploiement d'une

ingénierie lourde, notamment dans le rapport aux auto-écoles. Les démarches vis-à-vis des auto-écoles ont pu prendre ainsi, selon les sites, une dimension plus ou moins importante. Il s'agissait a minima de l'organisation de la facturation par les auto-écoles en plusieurs fois, selon les étapes validées par les bénéficiaires du dispositif. Il pouvait s'agir ensuite de la mise en œuvre d'un suivi (plus ou moins appuyé) de l'assiduité et des résultats ou difficultés des jeunes en matière de comportement ou d'apprentissage ; la création d'un réseau d'auto-écoles labellisées sur le territoire, avec des tarifs et des pédagogies négociées ; une articulation entre auto-école sociale et auto-écoles marchandes pour penser une pédagogie particulière (sur un site, le passage du code de la route se fait dans une auto-école sociale avec une pédagogie spécifique ; l'apprentissage de la conduite se fait ensuite dans des auto-écoles marchandes). L'expérimentation a ainsi, dans certains cas, renforcé le partenariat des porteurs de projet avec les auto-écoles des territoires expérimentateurs.

Ce partenariat a rencontré ce faisant des limites : la fragilité économique de certaines auto-écoles, la « saturation » d'autres au regard de dispositifs d'aide publique jugés trop consommateurs de temps et peu rentables. L'effet stigmatisant des dispositifs qui conduisent les auto-écoles à porter un regard peu amène sur les bénéficiaires de ces dispositifs, le peu de flexibilité des auto-écoles au regard de la pédagogie qu'ils acceptent de mettre en place et des moyens qu'ils peuvent lui consacrer, enfin le système de classement des auto-écoles qui les rend frileuses à positionner sur les examens des élèves qu'ils estiment trop peu préparés. La bonne volonté initiale de certaines auto-écoles a pu s'estomper chemin faisant, devant les difficultés de suivi, les difficultés de coordination, ou encore la crainte des auto-écoles de perdre à terme le rôle d'enseignement du code de la route...

› **Même accompagné, l'obtention du permis de conduire reste souvent une gageure.**

L'évaluation quantitative montre qu'un an après être entrés dans le dispositif, 1 jeune sur 4 a le permis ; 2 ans après, un peu moins de la moitié l'a obtenu. Ces chiffres sont difficiles à apprécier dans l'absolu, et il n'existe pas à ce jour d'analyse de cohorte nationale (toute population confondue) à laquelle les comparer. Mais ces résultats sont jugés plutôt décevants par les porteurs de projet, compte-tenu des moyens déployés (du point de vue de l'aide financière comme de l'accompagnement).

Les abandons. Ils sont relativement nombreux, sur les sites notamment où l'accompagnement était moins renforcé, où les cohortes de jeunes entrés dans le dispositif étaient plus importantes, où le dispositif était piloté moins en proximité avec les conseillers. Les abandons ont eu lieu souvent dans des moments de creux dans le dispositif : après un rythme très intensif de cours de code par exemple, une fois qu'ils cessaient.

Les parcours longs et coûteux. Malgré les montants d'aide financière octroyés aux jeunes bénéficiaires du dispositif et malgré la sélection qui était faite à l'entrée du dispositif sur de

nombreux territoires (on excluait les jeunes avec un nombre estimé d'heures d'apprentissage trop important), de nombreux élèves ont suspendu ou abandonné leur parcours à cause des heures supplémentaires qu'il aurait fallu encore suivre et financer.

› **Les débuts timides d'une gouvernance territoriale**

Les comités de pilotage de l'expérimentation ont rarement été un lieu de dialogue entre les partenaires institutionnels. Un des sites des monographies a jumelé en amont l'aide du FEJ avec un dispositif du Conseil Général, mutualisant ainsi deux dispositifs sur un même territoire. Mais dans les cinq autres cas, les comités de pilotage ont soit peu associé le Conseil Général/Régional, la DIRECCTE, ... Soit ces derniers y ont peu participé. Pendant qu'elle s'est déroulée, l'expérimentation n'a pas été saisie comme une opportunité de penser une politique locale concertée d'aide au permis de conduire. Des effets positifs se sont révélés ensuite néanmoins sur certains territoires, l'expérimentation ayant positionné les Missions Locales comme des experts sur lesquels s'appuyer pour penser les fondamentaux d'un dispositif rénové d'aide au permis. C'est le cas sur un des sites rencontrés, où le Conseil Général a associé à la restructuration de sa politique départementale d'aide au permis les Missions Locales ayant expérimenté 10 000 Permis.

L'expérimentation a provoqué un intérêt des partenaires institutionnels, curieux d'en connaître les résultats. La question reste ouverte de qui financerait à l'avenir cette aide au permis, pour qui, et comment, avec quels résultats. L'expérimentation a mis ces questions à l'ordre du jour, sans qu'elles aient encore été collectivement posées.

› **Conclusion**

Même si l'expérimentation reflète différentes modalités possibles de ce que pourrait être une politique publique destinée à faciliter le passage du permis de conduire (le permis pédagogique, le permis professionnalisant et le permis éducatif) une variable est déterminante dans le succès de toutes les expérimentations : **celle de l'accompagnement**. Elle est évidemment incontournable pour le permis pédagogique puisqu'il s'agit non seulement d'apporter une aide financière aux jeunes mais surtout de les aider à se préparer à un permis de conduire qui reste un exercice difficile pour eux. Cet accompagnement pédagogique va cependant au-delà. Il s'agit de s'assurer de la persévérance des jeunes, d'empêcher les abandons qui sont si nombreux. Cet accompagnement qui peut consister à aller chercher les jeunes y compris chez eux reste un facteur de succès important pour le « permis éducatif et le permis professionnalisant ». Dès lors que le public visé est un public peu qualifié, confronté à la précarité, le risque d'abandon, de report du passage du permis est très important. Seul un accompagnement rapproché et intense sécurise le parcours pour l'obtention du permis.

Cette importance de l'accompagnement pose une équation redoutable pour les politiques publiques. Si l'objectif est de mettre en place un dispositif de masse pour des publics en difficulté, le risque, faute de moyens suffisants consacrés à l'ingénierie pédagogique et à l'accompagnement des jeunes est de produire un dispositif inefficace et peu efficient. Même en ciblant les jeunes les plus motivés (en excluant de fait les populations les plus fragiles comme l'ont fait certains sites expérimentaux) le dispositif ne semble pas plus efficace et efficient. La seule lecture des résultats statistiques en termes d'obtention du permis de conduire risque de s'avérer trompeuse si on ne relate pas ces résultats au profil sociologique des jeunes, au processus de sélection des candidatures et in fine aux objectifs du dispositif. En tout état de cause sur la base des sites expérimentaux investigués qualitativement ce sont bien les sites qui ont suivis le moins de jeunes, qui ont mis en place un accompagnement et une pédagogie spécifique et qui pourtant accompagnaient des jeunes en grande difficulté, qui ont obtenu les meilleurs résultats au permis ;

Si la finalité du dispositif est de favoriser l'insertion professionnelle, la lecture des résultats en termes d'accès à l'emploi peut également être difficile. D'une part les publics, même lorsque la finalité d'accès à l'emploi du dispositif est explicite, ne sont pas toujours sélectionnés sur ce critère. D'autre part, lorsqu'ils le sont la réalité de leur parcours fait qu'ils peuvent être plus éloignés de l'emploi qu'on ne le pensait. Les parcours sont effectivement très longs. Longs pour le passage du permis de conduire, mais également pour accéder à l'emploi. De plus ce ne sont pas nécessairement des parcours parallèles, mais souvent des parcours séquentiels, de nombreux jeunes concentrant leurs efforts sur un seul objectif...

L'aide financière au passage du permis de conduire n'est qu'un élément (même s'il est important) de l'appui que nécessitent des jeunes en insertion pour l'obtention du permis de conduire. Si le choix est effectivement de de concentrer sur le public en insertion, non seulement les moyens en termes d'accompagnement doivent être conséquents, mais les résultats attendus à court moyen terme doivent être modestes.

Quelle place de l'aide au permis dans une politique d'insertion des jeunes ?

Le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse a lancé en juin 2009 un appel à projets d'expérimentations intitulé « 10 000 permis pour réussir », consistant à permettre à des structures en contact avec des jeunes en difficulté d'insertion et d'origine modeste de concevoir des dispositifs innovants via une participation financière et un accompagnement adapté pour favoriser l'accès des jeunes au permis de conduire.

58 porteurs de projets ont été sélectionnés et ont fait l'objet d'un conventionnement. Ces porteurs de projets, qui sont pour la plupart des Missions locales, autos-écoles associatives ou collectivités territoriales, bénéficient d'une subvention leur permettant de tester différentes modalités de financement et d'accompagnement des jeunes.

Afin d'étudier l'impact de ces dispositifs et de l'obtention du permis de conduire sur les parcours des jeunes bénéficiant de l'aide, et de disposer d'un éclairage sur les mécanismes permettant d'analyser ces résultats, **une évaluation nationale** a été pilotée par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse pour étudier l'ensemble des projets expérimentaux.

Cette évaluation se décompose en deux volets :

- Une évaluation quantitative menée par l'équipe TEPP du CNRS. Fondée sur la comparaison d'un échantillon test et d'un échantillon témoin, cette étude a pour objectif de mesurer avec précision les différents effets du dispositif sur le devenir des jeunes.
- Une évaluation qualitative, lancée en janvier 2011, menée par le cabinet d'études ASDO.

Cette étude qualitative doit permettre de donner des clés de lecture supplémentaires des résultats obtenus en termes d'impact, d'apporter un éclairage de nature qualitative sur les mécanismes constatés grâce à l'étude quantitative. À travers la description des différents modèles d'aide au permis expérimentés dans le cadre de l'opération, et de leurs résultats associés, il s'agit notamment d'interroger la pertinence des différents dispositifs et identifier les meilleures conditions de mise en œuvre d'une aide financière au permis de conduire.

L'évaluation est croisée à partir de plusieurs angles d'analyse : une analyse des dispositifs et de leurs différences (contexte, philosophie, mise en œuvre, résultats), une analyse centrée sur les acteurs qui portent et mettent en œuvre l'expérimentation, une analyse du partenariat territorial et une analyse centrée sur les jeunes, de manière à identifier la diversité des profils des bénéficiaires et des rôles que jouent l'aide et le permis dans leur trajectoire.

Cette évaluation qualitative a été conduite par le biais d'une **approche monographique auprès de 6 sites retenus dans le cadre de l'expérimentation.**

Les sites ont été choisis de manière à représenter des situations différentes, tant du point de vue du statut des porteurs de projets (Mission Locale, GIP, Auto-école sociale), que des territoires (urbains, rurbains, ruraux) et des projets, dont les « philosophies » sont bien différentes, que ce soit en termes de ciblage des publics, de modalités d'accompagnement, de contreparties demandées aux jeunes, ...

Le choix des 6 sites a tenu compte également des contraintes liées au calendrier, excluant de fait les sites arrivés à la fin de leur convention ou les sites trop en difficulté ou trop « incertains » au regard de l'avancement du projet. Pour autant la sélection s'est attachée à retenir des sites fonctionnant a priori « très bien », et des sites pouvant rencontrer davantage de difficultés.

Le choix des sites s'est fait en coordination avec le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse et avec l'équipe chargée de l'évaluation quantitative, afin de retenir dans le panel à la fois des sites « randomisés » et d'autres non concernés par l'étude quantitative (au regard du faible volume de jeunes accompagnés).

Le matériau de l'évaluation

Les méthodes et outils d'évaluation retenus nous permettent de croiser les regards :

- ➔ Sur chacun des 6 sites, des entretiens ont été réalisés auprès :
 - des porteurs de projets : ces entretiens ont été réalisés généralement à deux reprises, à des étapes différentes de l'expérimentation.
 - des prescripteurs : avec le responsable de la structure et les conseillers accompagnant les personnes.
 - des autos-écoles.
 - des partenaires institutionnels : collectivités territoriales et services déconcentrés de l'Etat associés au projet.
 - des bénéficiaires : environ 5 jeunes rencontrés sur chaque site.
- ➔ Des observations in situ : à certaines étapes clé de la formation des jeunes, selon les spécificités de chaque projet.
- ➔ Le recueil d'indicateurs clé sur chacun des 6 sites.

› **Une expérimentation qui s'inscrit dans la continuité d'une histoire plus ou moins ancienne de dispositifs publics d'aide au permis**

Au lancement de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir », les six sites enquêtés dans le cadre de cette évaluation n'avaient **pas le même degré d'expérience ou de maturité sur la mise en oeuvre de politiques ou dispositifs d'aide au permis.**

La question n'était certes pas nouvelle pour les acteurs. L'ensemble des porteurs de projets et partenaires impliqués avaient a minima l'habitude de mobiliser les différentes ressources existantes - Fonds d'aide au Jeunes (FAJ), Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Jeunes (FIPJ), Contrat d'Insertion dans la Vie Sociale (CIVIS)... - pour proposer des aides financières aux jeunes qu'ils accompagnent dans leur démarche d'apprentissage du permis de conduire. Les Missions locales sont aussi « *jugées sur la mise à l'emploi. La mobilité est forcément un facteur déclencheur de l'employabilité* » rappelle de fait un porteur de projet.

Cependant, si **certains sites avaient déjà développé depuis plusieurs années une offre relativement structurée** en matière d'accompagnement à la mobilité (le soutien au permis de conduire constituant une des modalités de l'aide), **le soutien proposé avant l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » constituait néanmoins pour une partie des porteurs de projets et de leurs partenaires un accompagnement plutôt développé à la marge, au coup par coup, pour quelques jeunes nécessitant un coup de pouce sur ce volet** pour accélérer leur parcours d'insertion professionnelle, sans forcément de réflexion d'ensemble sur les objectifs et profils des publics accompagnés, la nature et le montant de l'aide, ni de véritable relation avec les autos-écoles du territoire.

Dans le Nord Pas-de-Calais, certaines Missions locales, comme la Mission locale de Roubaix ou du Cambrésis avaient déjà expérimenté différentes aides, le plus souvent municipales, permettant de subventionner l'obtention du permis de conduire. À Cambrai, par exemple, la Mairie finançait déjà en partie le permis de conduire pour les jeunes Cambrésiens. Ces aides étaient cependant liées à l'initiative des élus et ne couvraient pas l'ensemble des communes du territoire. L'enveloppe financière était sensiblement inférieure à l'aide proposée dans le cadre de l'expérimentation (jusqu'à 800 euros par jeune, contre 400 euros pour les aides municipales sur le territoire du Cambrésis par exemple), et ces actions ne visaient pas de profils de jeunes en particulier (pas de critères liés aux ressources financières notamment).

Dans le Doubs, la **Mission Locale du Grand Besançon** avait de son côté initié depuis plusieurs années **des ateliers d'aide au passage du code de la route** dans ses locaux. L'objectif était pour des jeunes possédant de bas niveaux de qualification, parfois des problèmes cognitifs, de les aider à passer le code avec un entraînement particulier, par le biais de l'intervention au sein de la Mission Locale d'un responsable d'une auto-école de Besançon.

Plusieurs problématiques influent cependant sur les résultats constatés : des aides financières relativement faibles (200 euros dans le cadre du CIVIS par exemple, 250 euros dans le cadre du FDAJ mais à condition d'être proche de l'emploi, quelques aides par des communes mais peu nombreuses) qui ne permettaient pas d'agir efficacement sur les freins rencontrés par les jeunes les plus en difficulté sur ce volet, certains éprouvant par ailleurs des difficultés à se mobiliser sur la durée, à mener par exemple de front l'apprentissage du permis et les contraintes d'une activité professionnelle.

Signalons également que la Fédération Léo Lagrange aide également une cinquantaine de jeunes par an à passer le permis de conduire. Il s'agit d'une aide financière (d'un montant de 400 euros) délivrée sans aucun critère de ressources, ni aucun critère de proximité avec l'insertion professionnelle. Seule exigence, le jeune doit s'investir en contre partie dans une action bénévole.

Le travail sur la mobilité est également un champ investi de longue date par la **Mission locale de Cournon-Billom**, qui intervient sur un territoire à la fois rural et péri-urbain où l'offre de transports en commun est encore loin de répondre aux besoins de l'ensemble de la population, en particulier dans les territoires ruraux.

Pour accompagner les jeunes sur ce volet, la Mission locale a développé dès 1999 un **Pôle Mobilité**, lancé dans un premier temps autour d'un système de prêt de cyclomoteurs, puis inscrit à partir de 2002 dans une approche plus globale, avec les acteurs sociaux du territoire (assistantes sociales notamment) et **la constitution progressive d'un réseau d'autos-écoles partenaires**. Outre le parc de cyclomoteurs ont été développées progressivement des interventions sur la conduite accompagnée et « supervisée » (mise à disposition d'un véhicule, d'un moniteur ou accompagnateur bénévole), le « réentraînement » à la conduite (surtout pour les plus de 26 ans ou des personnes qui ont obtenu leur permis dans un autre pays) et l'aide à l'obtention du permis de conduire.

Le Pôle Mobilité accompagne par ailleurs les jeunes dans leurs démarches auprès des autos-écoles, pour faciliter leur inscription, lever des freins liés à l'obtention de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) niveaux 1 et 2, ou du Brevet de Sécurité Routière (BSR), aux coefficients des autos-écoles pour les places aux examens, ou à la durée de validité des contrats de formation... En revanche, la Mission locale mobilisait essentiellement des financements qui n'étaient pas spécifiquement fléchés sur le permis de conduire, comme le CIVIS ou la Bourse autonomie du Conseil Général.

Dans les Hautes-Alpes, la **Mission Jeunes 05** développe depuis plus de cinq ans avec ses partenaires locaux (Conseil Général, équipes de prévention, Protection Judiciaire de la Jeunesse notamment) des **actions « mobilité »**, et en particulier une aide visant à favoriser l'accès des jeunes au permis de conduire. Cette action faisait suite à plusieurs

constats de l'ensemble des travailleurs sociaux du territoire, témoignant de la multiplicité des freins à la mobilité identifiés auprès des jeunes (faibles ressources financières, difficultés d'apprentissage,...), mais aussi de la montée de comportements à risques, tels que la conduite sans permis.

Dans sa première configuration, cette action se déroulait sur une longue durée, avec un **accompagnement renforcé concentré sur l'examen théorique** (code) du permis de conduire. Cette **phase de « pré-apprentissage »** durait 2 mois, avant un basculement vers l'auto-école. Les moyens étaient mobilisés pour le code et le jeune devait financer la conduite. Devant le nombre d'abandons constatés (durant cette phase, la présence des jeunes était obligatoire et ils ne pouvaient exercer d'activité en parallèle) et le caractère jugé inopportun de certains modules (modules de français, lecture de textes... dont les jeunes ne voyaient pas l'utilité dans leur optique d'obtention du permis de conduire), un recentrage sur l'apprentissage du code de la route avait été opéré à partir de la deuxième année de mise en œuvre.

L'association de prévention La Sauvegarde 95 a dès les années 80 développé **une auto-école sociale** pour travailler sur la question de la mobilité. Cette école était fortement demandée par les éducateurs. Il s'agit à la fois d'un outil pédagogique et d'un outil destiné à favoriser l'insertion des jeunes au sens large. Les éducateurs se situent plus « en amont » que les Missions locales dans le processus d'insertion, et cherchent avant tout à mobiliser des jeunes qui se retrouvent « paumés », sans projet, qui « traînent » dans le quartier, ou des jeunes qui conduisent sans permis et qui sont donc en risque de sanctions.

« Sur le permis, on mobilise des jeunes qui ont du mal à se mobiliser autrement. J'ai par exemple le cas d'un jeune qui était presque en dépression, qui venait de sortir de prison,... c'est bien d'arriver à les mobiliser, et à éviter qu'ils conduisent sans permis aussi,... ce jeune, ça arrive à le motiver, et puis financièrement on a les chantiers » (Acteur, dispositif Mobil'Jeunes).

Le permis de conduire au sein de l'auto-école sociale n'est pas gratuit mais revient nettement moins cher que dans une auto-école classique. Par ailleurs, les jeunes bénéficient d'un encadrement renforcé de la part des moniteurs et des éducateurs. L'auto-école sociale bénéficie également d'un simulateur de conduite, ce qui lui permet de travailler sur la durée avec les jeunes. **L'enjeu du dispositif expérimental « Mobil'jeunes » était de mettre en place un suivi commun entre la mission locale du territoire et le réseau d'éducateurs afin de renforcer l'insertion professionnelle via un permis de conduire adapté.** Particularité de ce site, les aides financières mobilisables sur le territoire sont significatives puisque le Conseil Général attribue à tous les jeunes Val d'Oisiens qui en font la demande une bourse financière d'un montant de 100 à 600 euros (en fonction du niveau de revenus).

Coordinatrice du projet « Pôle Position 93 » en Seine-Saint-Denis, la Mission locale de Bondy avait également expérimenté une action « En Route Vers l'Emploi ». Mise en œuvre par l'auto-école sociale qui intervient pour l'expérimentation « 10 000 Permis pour réussir », cette prestation concerne 100 personnes par an. Il s'agit d'une formation d'une durée de 6 mois à temps complet qui inclut des temps en centre de formation pour travailler le projet professionnel et des temps de préparation du permis au sein de l'auto-école sociale.

L'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » s'inscrivait donc sur ces sites dans la continuité d'une expérience plus ou moins ancienne de politiques d'aide à l'obtention du permis de conduire, qui font partie de la panoplie des outils mobilisables par les Missions locales et les autos-écoles sociales pour favoriser l'accès à l'emploi des jeunes. Le degré de maturation de la réflexion sur le sujet est cependant sensiblement variable d'un territoire à un autre. Si certains ont amorcé depuis plusieurs années la mise en œuvre de dispositifs relativement structurés (en termes d'ingénierie, d'accompagnement) sur ce champ, et pouvaient capitaliser sur ces expériences, l'expérimentation a été véritablement l'occasion pour d'autres de poser les bases d'une réflexion et d'une ingénierie nouvelle en la matière.

○ L'expérimentation d'un changement d'échelle

Quels sont les enjeux de l'expérimentation pour les différents sites enquêtés ? Selon les territoires et la configuration du portage et du partenariat local, l'expérimentation a permis aux sites expérimentateurs de donner **une nouvelle dimension** à l'aide apportée aux jeunes accompagnés dans leur démarche d'obtention du permis de conduire. Si certains sites ont de fait poursuivi une dynamique déjà bien engagée, **l'aide au permis est néanmoins devenue un axe d'intervention plus important et structuré sur l'ensemble des territoires**. Ce changement d'échelle et de dimensionnement de l'aide prend toutefois **des formes très différentes** d'un site à l'autre.

Pour la **Mission Jeunes 05**, par exemple, la dotation dont pouvaient bénéficier les jeunes dans le cadre de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » permettait d'envisager **un financement beaucoup plus conséquent du permis de conduire**, et de tester plus largement l'effet levier potentiel d'une aide financière supérieure à celle qui pouvait être octroyée dans le cadre de l'action « mobilité » développée jusqu'à présent.

« On s'est dit que l'action que l'on menait, elle pouvait correspondre à cet appel à projets et que l'expérimentation pouvait nous donner la possibilité de la faire financer en allant jusqu'au permis, et plus uniquement le code » (Acteur, Mission Jeunes 05).

Elle permettait également d'élargir les possibilités d'intervention par rapport au territoire : en 2010-2011, la Mission Jeunes a développé deux actions en parallèle, l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » et « l'action mobilité », qui s'arrête à l'obtention du code. Les moyens supplémentaires octroyés par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse ont permis de développer l'expérimentation sur Gap (avec un accueil de jeunes de tout le département), alors que l'action « Mobilité » a été délocalisée sur le Buech (sud du département) et l'Embrunais (plus au nord).

« Avant l'expérimentation, l'action Mobilité se faisait uniquement à Gap, et pour ceux qui étaient loin, il y avait un financement Mission Jeunes [aide pour le financement de l'abonnement mensuel de train]. (...) Il y a des jeunes qui ne venaient pas, car c'était trop compliqué pour eux. Du coup, la délocalisation était un plus, et l'organisme de formation s'est également délocalisé » (Acteur, Mission Jeunes 05).

Pour pallier aux difficultés de déplacement des jeunes, des abonnements de train et de cars pour les jeunes des villes avoisinantes ont été pris en charge dans le cadre d'une enveloppe mobilité régionale gérée par la Mission Jeunes. Un service de « taxi-code » a également été développé dans un premier temps dans le cadre de l'expérimentation, pour les jeunes des zones rurales situées à une vingtaine de kilomètres de Gap. L'expérience s'est toutefois rapidement arrêtée, en particulier devant les protestations de la fédération des taxis (suite à un article paru dans la presse).

Sur la **Mission locale de Cournon-Billom**, l'expérimentation n'a pas bouleversé les pratiques des acteurs en place – « on travaille sur cette expérimentation de la même manière que l'on travaillait avant » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom) -, mais leur permet en revanche de renforcer leurs moyens d'action et **de bénéficier de leviers complémentaires pour mobiliser des jeunes qui ne pouvaient bénéficier des aides existantes.**

« C'est un moyen de financement complémentaire aux autres leviers que nous pouvions mobiliser jusqu'à présent. L'intérêt de l'expérimentation, c'était aussi d'intégrer des jeunes qui n'étaient pas en CIVIS ou qui ne pouvaient pas bénéficier des autres aides. **Ça a permis d'en financer plus** » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).

Plus largement, **la Mission locale s'est saisie de l'expérimentation pour renforcer son dispositif d'accompagnement, en termes de ressources humaines et de rayonnement territorial.**

Les financements de l'expérimentation lui ont permis de recruter un ETP supplémentaire sur le Pôle Mobilité (qui comprend 4 personnes), de développer les cours de soutien au code (cours tous les jours, en soirée, sur les antennes et plus uniquement sur le siège) et de renforcer le travail mené en matière de prévention.

*« L'expérimentation a fait rentrer une exigence plus importante par rapport à l'accompagnement. Elle nous a donné la possibilité de développer les cours de soutien, de passer de l'artisanal au professionnel, en termes de pratiques professionnelles. On a modifié légèrement ce qu'on faisait. On l'a renforcé. (...) Concrètement, **cette expérimentation a permis de faire un suivi. On n'avait pas les financements pour le faire avant...** et on n'aura pas la capacité avec les partenaires institutionnels de les financer après »* (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).

Ces enjeux sont assez proches des ambitions des **Missions locales et PAIO du Doubs**, partenaires du projet, pour lesquels l'expérimentation leur permettait avant tout d'offrir « **un dispositif complet, pour motiver les jeunes et faciliter leur entrée sur la vie professionnelle** ». L'objectif des promoteurs du dispositif était d'agir en premier lieu sur le levier financier, en proposant un financement conséquent qui permette de **couvrir environ 80% du coût moyen du permis de conduire** (950 euros sur 1 160 euros en moyenne), de manière à faire la différence avec les aides existantes, mobilisables dans le cadre du CIVIS ou du Fond d'Aide aux Jeunes.

Plus largement, **le bénéfice du permis de conduire devait s'inscrire théoriquement dans un véritable parcours** : parcours d'insertion professionnelle (le permis est censé être « indispensable » à l'insertion professionnelle), parcours d'insertion sociale (les jeunes doivent avoir besoin d'une aide financière), engagement du jeune à s'inscrire dans la durée et à passer effectivement son permis de conduire tout en participant à un « parcours éducatif ». **Le passage du permis de conduire répond prioritairement à une finalité d'insertion professionnelle mais il représente également une opportunité pour travailler des thèmes connexes ayant traits à la vie citoyenne et à l'insertion sociale.** Ainsi la Mission locale rend obligatoire pour chaque jeune aidé la participation active à trois stages. Un module « secourisme » d'une durée de 2 jours. Un module Prévention routière d'une durée de deux heures. Un module également de deux heures animé par la Gendarmerie sur les conduites à risques. En plus de ces stages, chaque jeune doit également réaliser 30 heures de bénévolat dans une association de son choix.

Enfin, le dispositif expérimental constituait une opportunité pour le réseau des Missions locales et PAIO du Doubs de renforcer leur collaboration en déclinant sur chaque territoire du département un même dispositif, celui-ci étant centralisé par la Mission locale de Besançon.

Pour les Missions locales du Nord Pas-de-Calais, l'impact de l'expérimentation est encore plus significatif. L'expérimentation a engendré **un véritable changement d'échelle des dispositifs d'aide au permis** : le dispositif est porté par les 27 Missions locales du territoire régional, qui accompagnent chacune entre 45 et 60 jeunes bénéficiaires de l'aide, pour un financement nettement plus conséquent (jusqu'à 800 euros par jeune) que les montants qui pouvaient être alloués précédemment sur les (rares) territoires ayant développé une aide au permis. 1350 jeunes étaient visés au lancement de l'expérimentation.

Au-delà d'un changement d'échelle, **l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » a constitué une occasion de structurer la politique d'aide au permis** développée par les Missions locales du territoire. Elle constitue une occasion de développer **un projet commun à toutes les Missions locales du Nord Pas-de-Calais** et de **mettre en place une ingénierie spécifique**, permettant d'assurer l'accompagnement et le suivi pédagogique des bénéficiaires de l'action, d'échanger sur les objectifs et publics visés dans le cadre du dispositif.

Au plan régional, un animateur a été mis en place et **des référents ont été nommés dans chaque Mission locale**

partenaire. Ces référents se réunissent régulièrement, capitalisent l'information et constituent une interface entre les conseillers qui reçoivent les jeunes, les autos-écoles, les associations ouvrant des terrains de bénévolat (35 heures obligatoires pour tous les jeunes aidés). **Des outils communs** ont été développés : modalités d'engagement des jeunes, modèles de conventions avec les partenaires, attestations de bénévolat et de participation aux ateliers, tableau de suivi administratif et financier. **La pédagogie proposée, autour d'heures de bénévolat et d'ateliers sur la sécurité routière, a été mise en place spécifiquement pour l'expérimentation** (inspirée d'une expérience de la Mission Locale de Roubaix).

L'expérimentation a été pensée comme « un dispositif assez souple, pour qu'il s'accorde au fonctionnement des 27 Missions locales » (Acteur, Nord Pas-de-Calais). Cela produit in fine **un dispositif à géométrie variable selon les Missions locales**, et une ingénierie souvent cantonnée à celle imaginée au niveau régional (bénévolat, ateliers

Une opportunité pour certaines Missions locales, qui ne croient pas forcément aux bénéfices potentiels de l'expérimentation :

*« Pour nous c'était une aide pour 50 jeunes quand même... Si ça leur permet d'avoir leur permis ... Moi mon boulot c'est prendre ce qui existe en direction des jeunes, d'utiliser ce qui existe pour les jeunes. Oui pour moi **le dispositif est une usine à gaz. Ces appels à projet c'est une fumisterie. C'est du boulot. Du temps de perdu.** (...) Pour des choses qui mourront de leur belle mort. (...) Vous m'excusez : le truc Hirsch avec les machins innovants, innovants ... On veut que les jeunes trouvent un emploi, avoir les conditions optimum. Les trucs innovants c'est un peu du pipeau. C'est perdre du temps, de l'argent, pour une lapalissade. Comme si on ne savait pas ce qu'il fallait faire pour emmener des jeunes vers l'emploi ... (...) **Si j'avais su tout l'argent que j'allais avoir en 2010 avec le FIPJ, je n'aurais pas été dans le projet Hirsch.** (...) Qu'est-ce que vous avez expérimenté avec ce projet ? Rien. (...) On n'a pas découvert avec Hirsch qu'on avait un problème de mobilité sur le territoire » (Acteur, Nord Pas-de-Calais)*

prévention routière), sans renfort ou adaptation du point de vue de la pédagogie ou des relations aux autos-écoles.

Faire travailler ensemble des partenaires n'ayant pas les mêmes pratiques et habitudes de travail ne va cependant pas de soi, et de multiples difficultés ont pu être remontées tout au long de l'expérimentation, en lien avec la règle des heures de bénévolat (réseau associatif pas toujours mobilisable ou « saturé »,...), l'appropriation et l'utilisation des outils, les relations avec les autos-écoles, le suivi administratif et financier très lourd engendré par l'action : recueillir les attestations d'assiduité de la part des auto-écoles, les attestations de bénévolat, faire les attestations d'assiduité aux ateliers de sécurité routière, les envoyer au siège,

*« Le programme a entraîné beaucoup de lourdeurs administratives. **Ça nous a pris beaucoup, beaucoup, beaucoup de temps.** Au niveau de la rentabilité, il y a un gros progrès à faire. La Mission Locale a eu 7000 € pour cette action [pour l'ingénierie, le suivi]. Quand on pense aux frais de courrier, aux déplacements, au téléphone, ... Plus le prix des ateliers, après les relances ... Quand on relance 10 fois pour une association, 10 fois pour une auto-école. (...) Avant, on finançait seulement quelques heures de conduite ponctuellement. »* (Acteur, Nord Pas-de-Calais).

« **L'effet masse** » de l'aide du **Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse** (de 100 jeunes accompagnés dans le cadre du dispositif ERVE, l'objectif avait été porté à 700 jeunes accompagnés dans le cadre de l'expérimentation) a également engendré une implication beaucoup plus importante qu'auparavant des 14 Missions locales du département partenaires du **projet Pôle Position 93 en Seine-Saint-Denis**, en matière d'ingénierie. Comme en Nord Pas-de-Calais, **de nouvelles fonctions ont été créées** pour permettre la mise en place d'une ingénierie spécifique, autorisant un suivi pédagogique et un accompagnement beaucoup plus étroit des jeunes à toutes les étapes du processus visant à l'obtention du permis de conduire.

Des moyens importants ont été notamment mobilisés pour la coordination de l'action avec la mise en place d'une **chargée de mission recrutée spécialement sur l'action**, au sein de la Mission locale de Bondy (ponctuellement aidée de stagiaires), en charge notamment de la gestion financière, de la gestion partenariale avec les autos-écoles, de la gestion des places d'examen, de la mise en place d'un forum Mobilité Emploi, de la communication, ... **Un système d'information spécifique (SPID)** a été développé : inspirée de l'expérience d'une Mission Locale d'Orléans, cette plateforme Extranet visait à offrir un accès à chaque auto-école, chaque jeune, et chaque conseiller pour suivre le parcours des bénéficiaires du dispositif. Chaque évènement du parcours fait l'objet d'une information qui circule entre les trois parties prenantes du parcours du jeune accompagné.

Outre des tarifs négociés avec un réseau d'autos-écoles et l'obtention de places d'examens réservées aux bénéficiaires du dispositif par la Préfecture, **une pédagogie spécifique** a été

proposée à l'ensemble des jeunes concernés, articulée autour d'un stage de code intensif durant 4 semaines et la mise en place d'un réseau d'autos-écoles labellisées pour les heures de conduite.

Ces dispositions ont été développées spécifiquement dans le cadre de l'expérimentation. Plus largement, derrière le projet, l'ambition des promoteurs du dispositif visait bien à **unifier les pratiques des Missions locales** et offrir les mêmes conditions d'accompagnement aux jeunes bénéficiaires de l'aide (dont les dossiers étaient instruits collégalement par un comité de sélection). À l'instar des Missions locales du Nord Pas-de-Calais, **l'accompagnement à l'obtention du permis de conduire a émergé à travers l'expérimentation comme un objet commun** pour toutes les Missions locales de Seine-Saint-Denis. Mobilisant un nombre conséquent de partenaires, la mise en œuvre du dispositif a toutefois engendré **diverses difficultés liées à l'appropriation du système d'information par les conseillers et autos-écoles** (il n'aura finalement pas été utilisé), **ou aux modalités de gouvernance** entre les Missions locales (pilotage, modalités de communication,...).

SPID, un outil de suivi créé dans le cadre de l'expérimentation (Pôle Position 93)

En Seine-Saint-Denis, un outil Extranet a été créé pour pouvoir suivre, étape par étape, le parcours des jeunes bénéficiaires, depuis la prescription par le conseiller jusqu'à la sortie du programme (obtention du permis de conduire).

Dès qu'un jeune est orienté vers l'action, son parcours doit être indiqué : date de l'information collective, date du comité de sélection, dates du code intensif, du E-Learning, date d'entrée à l'auto-école pour la conduite... avec à chaque fois le résultat de l'étape (absent/présent, admis/ajourné, avec un commentaire si besoin).

Cet outil doit être renseigné régulièrement par la Chef de projet de la Mission locale de Bondy, mais aussi par les autos-écoles. Dès lors qu'une information est renseignée sur la fiche de suivi d'un jeune, que ce soit une absence, une évaluation ou un changement d'étape, un mail est automatiquement envoyé au conseiller du jeune concerné, au jeune lui-même, ainsi qu'à la Chef de projet à la Mission locale de Bondy.

Rapprocher les cultures/pratiques professionnelles et esquisser de nouveaux modes de collaboration constituaient un enjeu central du dispositif expérimental du Val d'Oise. Les deux réseaux se connaissent et développent avec plus ou moins de succès des coopérations au plan local. **Depuis plusieurs années les responsables de la Mission locale et de la Sauvegarde souhaitent rapprocher les cultures professionnelles via un projet structurant.** Le dispositif Mobil'Jeunes présente a priori tous les éléments pour traduire cette volonté de collaboration. L'auto-école sociale développait jusqu'à présent un accompagnement au passage du permis de conduire essentiellement dans une finalité d'insertion sociale. **Le « permis Hirsch » constitue une opportunité pour travailler la dimension insertion professionnelle en étroite relation avec la Mission locale.** Les deux réseaux ont en commun un certain nombre de publics et doivent théoriquement intervenir sur des dimensions complémentaires et synergiques. Du côté des Missions locales, l'enjeu est de pouvoir travailler un accompagnement adapté pour le passage du permis de conduire (pour les jeunes rencontrant des difficultés sur le plan cognitif). L'enjeu financier

est ici second. D'une part l'auto-école sociale considère que le permis de conduire gratuit n'est ni efficace, ni motivant pour le jeune. D'autre part les aides financières pouvant être mobilisées au plan territorial sont significatives. « L'aide Hirsch » sur le plan strictement financier ne fait pas la différence avec l'existant.

À divers degrés, la mise en place de l'expérimentation a donc ouvert pour l'ensemble des sites enquêtés un véritable changement d'échelle dans la mise en œuvre des aides au permis de conduire. L'effet « masse » de l'aide leur a permis de renforcer la structuration de l'accompagnement proposé, mais a aussi conduit les partenaires de l'action à (re)penser leur philosophie d'intervention sur ce champ, à s'interroger sur leurs objectifs, comme sur les publics visés par le dispositif, ou les modalités pédagogiques les plus pertinentes pour atteindre leurs objectifs.

Ce cheminement s'est fait dans la continuité pour certains territoires, mais leur a permis de renforcer leurs moyens d'action pour développer un suivi de qualité, poursuivre la structuration de l'ingénierie, évaluer l'impact et la pertinence de leur intervention. Il a nécessité pour d'autres la mise en œuvre d'une ingénierie relativement lourde, permettant d'impliquer l'ensemble des partenaires, contribuant à une montée en compétences des acteurs et à une capitalisation des expériences, mais induisant dans le même temps des difficultés d'appropriation des outils formalisés, des problématiques de gouvernance (les structures n'ont pas forcément les mêmes cultures et pratiques professionnelles,...), un suivi administratif et financier souvent très lourd pour les Missions locales et leurs partenaires. Pour certains sites, cette dimension administrative et logistique a pu se substituer à la mise en œuvre d'une véritable réflexion collective en termes de politique publique.

Le caractère « chronophage » de l'action (y compris dans le rapport aux autos-écoles) a soulevé des interrogations auprès de certaines Missions locales, au regard des résultats obtenus dans certains cas (effet déceptif au regard des moyens mis en œuvre), mais également au regard d'une activité pour laquelle ils ne se sentent pas réellement financés.

› Les différents « modèles » de l'aide au permis

Que visent les sites à travers les projets proposés dans le cadre l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » ? Si des dispositifs et modalités de financement existaient déjà pour accompagner les jeunes dans l'obtention de leur permis de conduire, la diversité des ressources mobilisables – dont certaines (comme les aides municipales) mettent en avant peu de critères de sélection - permettait in fine d'accompagner des jeunes aux profils très différents. **De par l'ampleur de l'aide octroyée, l'expérimentation a en revanche conduit (à différents degrés suivant les sites) les porteurs de projets à**

s'interroger sur ce que peuvent être les objectifs et finalités d'une politique publique d'aide au permis.

Chaque site expérimente une forme de financement et un accompagnement personnalisé pour permettre aux jeunes qu'ils accompagnent de passer et obtenir leur permis de conduire. Cependant, les projets expérimentés ne se ressemblent pas. **Chaque manière d'habiter l'expérimentation montre des postures différentes au regard de l'aide au permis de conduire, de ses fonctions, de ses objectifs et des publics visés par l'action.** Ces différentes fonctions sont plus ou moins prégnantes suivant les sites.

Le permis pédagogique. Parmi les sites enquêtés, certains porteurs de projets et leurs partenaires ont clairement mis **l'accent en matière de sélection et de pédagogie sur les difficultés d'apprentissage des jeunes** (problèmes cognitifs, langagiers, illettrisme,...), et les freins qu'ils pouvaient rencontrer lors du passage de l'examen théorique du permis. L'accompagnement pédagogique proposé vise à compenser les difficultés rencontrées lors de la phase d'apprentissage du Code de la route, dont la dernière réforme a souvent largement complexifié le contenu des exercices (formulation des questions, vocabulaire employé,...).

*« On ne s'était pas basés sur les difficultés financières des jeunes. On s'était surtout basés sur les difficultés d'apprentissage des jeunes. (...) **Ce qui était important, c'était qu'on ne voulait pas entendre parler de difficultés financières. Parce que par rapport aux difficultés financières, on se disait 'on peut trouver d'autres solutions'**. Pour nous, ce n'était pas un pré-requis. Par exemple, on pouvait travailler sur des petites missions, et après positionner sur le FAJ. C'est pour ça aussi qu'on s'est centré au début sur le Code. La conduite, ce n'était pas la priorité » (Acteur, Mission Jeunes 05).*

Dans cette optique, **aider les jeunes à financer leur permis de conduire n'est pas le principal objectif assigné à l'expérimentation.** Pour certains publics, comme le public cible « auto-école sociale » par exemple, la difficulté première est bien d'ordre cognitif et comportemental et non exclusivement financier. Sur ce registre les promoteurs du projet Mobil'Jeunes dans le Val d'Oise ou du dispositif expérimenté dans les Hautes-Alpes par la Mission Jeunes 05 font le même constat. **Les dispositifs d'appuis financiers sur le territoire sont conséquents** (par exemple dans le Val d'Oise, une aide de la Région d'environ 600 euros, une aide du Conseil Général pour tout Val d'Oisien de 100, 200 ou 600 euros selon les revenus, une aide possible dans certains cas jusqu'à 1800 euros...). Le frein financier n'est pas forcément le frein le plus déterminant. Les difficultés d'apprentissage et/ou de mobilisation des publics soulèvent des problématiques qui nécessitent un outillage particulier.

Parmi les sites enquêtés, beaucoup ont développé des stages, cours ou modules de soutien renforcé à l'apprentissage du code de la route. L'effort porte moins sur la pédagogie liée à l'examen pratique du permis (conduite). Cependant, seuls la Mission Jeunes 05 et les

promoteurs du dispositif Mobil'Jeunes porté par l'association La Sauvegarde, dans le Val d'Oise, ont ciblé spécifiquement les jeunes éprouvant des difficultés cognitives.

« Si les jeunes n'ont qu'un problème financier pour passer le permis de conduire alors ils ne sont pas pour nous. S'ils peuvent obtenir leur permis de conduire dans une auto-école classique alors ce n'est pas pour l'auto-école sociale » (Acteur, dispositif Mobil'Jeunes, Val d'Oise).

À l'inverse, certaines Missions locales, moins expérimentées sur la mise en œuvre de dispositifs d'aide au permis de conduire, ont pu prendre conscience en cours d'expérimentation des difficultés rencontrées par une partie de leur public pour passer l'examen théorique du permis de conduire. Certaines Missions Locales du Nord Pas de Calais se sont ainsi interrogées au cours de l'expérimentation sur la pertinence de leurs postulats et consignes de départ, visant à accorder l'aide aux jeunes déjà détenteurs du code de la route, considérés comme étant les plus « en capacité » à obtenir le permis de conduire ou « les plus motivés » car ils avaient « fait l'effort » de passer le code. Si certaines Missions locales (Armentières par exemple) sont restées fidèles à cette consigne, d'autres ont fait évoluer leurs critères de sélection et ouvert le dispositif aux jeunes présentant des difficultés d'apprentissage : *« les jeunes qui avaient le plus besoin de l'aide n'étaient pas ceux qui avaient déjà le code » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).*

Le permis professionnalisant. Au regard des modalités pédagogiques mises en œuvre par les sites, **l'obtention du permis de conduire n'apparaît pas positionnée comme une fin en soi** dans le dispositif, mais bien comme un moyen, une étape dans un parcours d'accompagnement plus global : *« Moi je veux des résultats, et en termes de projet, et en termes de permis. Le permis, c'est une étape dans un parcours » (Acteur, Mission Jeunes 05).*

Le projet professionnel et l'accès à l'emploi constituent une des dimensions du projet. Sur de nombreux sites, les dossiers des jeunes qui s'inscrivaient à la Mission locale ou dans la structure d'accompagnement partenaire uniquement pour obtenir l'aide au permis ont été quasi systématiquement rejetés lors de l'inscription : *« les jeunes ne pouvaient pas venir uniquement pour avoir le permis » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).*

Parmi les porteurs de projets, certains soulignent de fait que le succès d'une telle démarche (passer le permis de conduire) dépend étroitement de son articulation avec le projet d'insertion professionnelle et de l'accompagnement proposé par le conseiller référent du jeune bénéficiaire. **Les deux démarches s'alimentent l'une et l'autre.**

« Le fait de s'engager sur le permis, ça les a mis en action, pas seulement sur le permis, mais aussi sur leur insertion professionnelle. Et puis de les voir toutes les semaines, de les croiser dans les couloirs, ça renforce le lien avec le conseiller. Il y a un effet prise de confiance » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).

Cependant, même si l'expérimentation a été majoritairement portée sur les territoires par le réseau des Missions locales, **l'articulation entre la politique d'aide au passage du permis de conduire et le parcours d'accompagnement vers l'emploi n'a pas toujours été clairement pensée** dans la définition et l'exécution des projets.

Parmi les sites enquêtés, le projet développé en **Seine-Saint-Denis** est probablement celui qui a le plus clairement positionné l'action comme levier, coup de pouce, dans une démarche d'accès à l'emploi. Sont visés notamment par l'expérimentation des jeunes ayant un projet professionnel validé (ils ont fait des stages dans le secteur, suivi une formation pour ce type d'emploi,...), pour lequel le permis de conduire est indispensable : en raison d'horaires décalés (boulangier,...), des contraintes de déplacements du métier en lui-même (aide soignante,...), ou parce qu'il s'agit d'un emploi en zone aéroportuaire par exemple.

Le choix de ces critères de sélection a été fait pour adapter le nombre de candidatures au nombre de places disponibles, mais également pour **correspondre à la mission d'insertion professionnelle des Missions locales**. La pédagogie est pensée pour que le permis soit passé en un temps resserré et permettre aux jeunes d'être rapidement disponibles pour l'emploi. Dans le cadre d'un **forum Mobilité Emploi**, organisé dans le cadre de l'expérimentation, la Mission locale communique auprès des employeurs en leur annonçant des jeunes avec un projet professionnel validé, prêts à l'emploi... et titulaires du permis de conduire.

Le permis éducatif. L'accès à la mobilité n'est bien souvent qu'une des dimensions travaillées dans le cadre des dispositifs mis en œuvre dans le cadre de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir ».

Aux cours de code (renforcés ou pas) et de conduite est fréquemment associée l'obligation pour les bénéficiaires de participer à des ateliers Sécurité routière, Secourisme, de réaliser des heures de bénévolat, présentés alternativement et selon les personnes comme une juste contrepartie à un effort de la collectivité et/ou comme une opportunité de renforcer l'impact « éducatif » du dispositif (renforcer l'impact de l'action en termes de citoyenneté, responsabiliser les futurs conducteurs, découvrir une activité, des gestes techniques, un collectif de travail,...). La politique d'aide au permis de conduire est alors bien pensée comme une étape clef d'un parcours éducatif, permettant de faciliter l'entrée dans la vie professionnelle, mais également d'élargir les perspectives des jeunes, favoriser leur autonomie et la prise de responsabilités. **La finalité de l'accompagnement va bien au-delà de l'obtention du permis de conduire.**

L'impact de cet accompagnement est **souvent valorisé par les jeunes autant que par les conseillers ou porteurs du dispositif**, qui insistent sur les bénéfices de ces actions en

termes de comportements (dimension « préventive »), d'acquisition de compétences (les jeunes acquièrent via ces activités des gestes techniques, accumulent une expérience, se sentent valorisés...), valorisables dans une démarche de recherche d'emploi.

Reste à déterminer à quels profils de jeunes profitent ces dispositifs ? Sur un projet comme celui porté par les Missions locales et PAIO du Doubs, l'obligation de participation et d'assiduité à ces ateliers, tout comme des critères de sélection tels que l'obligation de rédiger une lettre de motivation, semblent avoir joué un rôle de « filtre » des candidatures et positionné le dispositif d'aide au permis de conduire comme **la juste rétribution d'un parcours sérieux et assidu, pour des jeunes « motivés » et « méritants »**.

› **Le permis de conduire, pour quels publics ?**

De fait, **à quels publics s'adresse cette politique d'aide au permis de conduire ?** S'agit-il d'un droit au permis pour tous les jeunes dans la perspective de l'acquisition de l'autonomie ? S'agit-il d'une compensation « sociale » pour les publics en grande difficulté ? S'agit-il du coup de pouce pour favoriser l'insertion professionnelle lorsque le permis de conduire est conjoncturellement indispensable ? S'agit-il de favoriser l'accès au permis de conduire pour des publics rencontrant des difficultés cognitives ? S'agit-il d'un « outil supplémentaire » dans l'arsenal des Missions Locales pour accompagner les jeunes « méritants » ? S'agit-il d'un outil éducatif ?

L'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » a permis de structurer la réflexion des sites expérimentateurs sur les publics visés dans le cadre de leur politique d'aide au passage du permis de conduire. L'ensemble des sites enquêtés a produit un certain nombre de critères d'éligibilité au dispositif, des procédures de sélection, dont les caractéristiques reflètent la diversité de leurs approches du sujet. Suivant les objectifs fixés au dispositif, certains sites vont accentuer le choix sur les publics présentant des difficultés d'apprentissage, d'autres sur les publics « prêts à l'emploi », certains vont privilégier les publics les plus « motivés » ou qu'ils jugent en capacité de s'investir dans un processus long d'apprentissage du code de la route et de la conduite.

En **Seine-Saint-Denis**, par exemple, si les ressources des jeunes ou leurs difficultés d'apprentissage sont prises en compte dans les critères de sélection des jeunes (mais ces critères ne sont pas normés), c'est bien **l'articulation de l'aide avec le projet professionnel** qui est privilégiée : le dispositif s'adresse prioritairement aux jeunes de 18 à 25 ans ayant validé un projet professionnel nécessitant le permis de conduire.

Après l'information collective sur laquelle les conseillers des Missions locales orientent les jeunes, ces derniers constituent un dossier qui est examiné collégalement par un comité de sélection qui se réunit une fois par mois, constitué du référent de l'expérimentation de chaque Mission locale, animé par la chargée de mission du dispositif.

Les critères d'éligibilité au dispositif des différents sites

Critères	93	NPdC	Cournon	Gap (05)	95	Doubs
Ressources financières	X	X	X	X		X
Motivation		X				X
Projet professionnel validé	X					X
Être dans un parcours actif d'insertion ou de formation	X	X	X	X		X
Détention du code ou inscription		X				
Territoire (jeunes en zone rurale, ZUS,...)			X	X		
Nécessitant un apprentissage adapté			X	X	X	
Difficultés sociales (jeunes mères,...)		X	X	X		
Jeunes ayant besoin d'un coup de pouce (financier ou accompagnement)			X			
Jeunes ne pouvant bénéficier d'autres aides			X			
Engagement de participation aux modules	X	X	X			X

Dans le Val d'Oise, comme dans les Hautes-Alpes, où des dispositifs d'aide au permis étaient déjà développés depuis plusieurs années, l'attention a été au contraire dès le départ orientée vers des jeunes susceptibles de rencontrer des difficultés d'apprentissage pour passer leur permis. Le choix des bénéficiaires du dispositif a été prioritairement orienté vers ce public cible pour répondre à cet objectif de politique publique.

Zoom. Un accompagnement adapté aux difficultés d'apprentissage des jeunes

« Quand j'ai eu le code, je n'y croyais pas, parce que je n'avais pas bien compris toutes les questions. Il y a des gens qui parlaient à côté. Je me concentrais au max que je pouvais. Quand je suis sorti, et qu'elle m'a dit 'oui', je suis sorti et j'ai pleuré dans les bras de ma femme ».

Sorti du système scolaire sans diplôme ni qualifications, R. s'est arrêté en 4^{ème} SEGPA et a ensuite enchaîné les petits boulots. La proposition d'entrer dans l'expérimentation lui a été faite par sa conseillère à la Mission Jeunes 05 après qu'il ait été arrêté pour conduite sans permis : *« J'ai roulé quelques temps sans permis. J'ai été pris. Mais j'en avais besoin, parce que je travaillais, au noir, mais j'avais besoin d'argent. Il fallait que je puisse participer avec mes parents, au niveau familial. Parce que je suis encore chez eux ».*

Même s'il a dû « manger du code » et ne voyait pas toujours le rapport entre ce qu'il apprenait et son objectif d'obtention du permis de conduire, il valorise l'approche pédagogique proposée par les promoteurs du dispositif, qui lui a permis notamment de surmonter son handicap (dyslexie). Apparaissent les facteurs de succès : motivation, importance des explications, sens de l'écoute et pédagogie des formateurs, variété des exercices, formation qui permet de « prendre le temps ».

« Moi j'avais prévenu que j'étais dyslexique : j'ai du mal à lire et à écrire. Il fallait vraiment que j'écoute bien. Et si je ne comprends pas, on peut poser la question. Ce qui est bien, c'est qu'ils prennent vraiment le temps ».

« Quand ils voient que ça ne va pas, on sent qu'ils sont là pour nous motiver, nous relancer »

« À l'école, j'ai passé le BSR et je l'ai raté. J'ai vraiment eu peur au départ avec le code. J'y suis allé vraiment sans y croire ».

Il a obtenu le permis de conduire en un mois et demi, après le mois de formation intensive de l'APIC (organisme de formation missionné par la Mission Jeunes 05 pour assurer la phase de préapprentissage du code). Travaillant comme commis de cuisine, il a demandé 15 jours à son patron pour passer le code, et a demandé à passer la conduite en même temps : *« dans la journée, j'arrivais à 8-9h, je faisais le code jusqu'à midi, et après, de 14h à 16h la conduite. Tous les jours, sauf certains jours où je ne faisais pas la conduite. Après, il faut vraiment en vouloir. Il y a des moments où je n'avais pas envie hein ! »*

Passé le sentiment de fierté, c'est un effet de redynamisation dans son parcours qui est énoncé. L'obtention du permis de conduire débouche sur d'autres projets de formation, une confiance renouvelée en l'avenir...

« Je suis très fier d'avoir réussi le code. Quand je l'ai annoncé à mes parents, ils étaient fous de joie. J'étais en pleurs. Je n'y croyais pas. J'ai mis deux semaines à m'en remettre ».

Cependant, **comment définir et repérer les difficultés d'apprentissage des jeunes ?**

Avant l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir », la Mission Jeunes 05 avait travaillé avec le CIBC à qui il avait été demandé de faire passer des tests aux jeunes, pour repérer les difficultés. Ce dispositif a été arrêté pour une question de financement.

Dans le cadre de l'expérimentation, une « fiche de positionnement » a été élaborée, comprenant : un volet « fiche d'identité », un volet parcours scolaire et professionnel, et un volet « projet et motivation », qui permet de déceler la motivation des jeunes mais

également potentiellement leurs difficultés en termes d'apprentissage : « *cette partie est très importante, car c'est le jeune qui l'écrit et on s'est attachés à ce qu'il écrit* » (Acteur, Mission Jeunes 05).

Au final, la **pré-sélection des bénéficiaires repose essentiellement sur l'appréciation des conseillères et des éducateurs en charge du repérage des jeunes**. Elle s'appuie de fait surtout sur une approche globale et subjective de la situation des jeunes et peut être **à géométrie variable suivant la sensibilité des conseillères et éducateurs**, qui semblent s'appuyer sur un argumentaire très différent suivant le profil du jeune, et ses besoins.

Un sentiment de malaise peut dès lors apparaître sur le caractère peu assuré de la procédure de présélection : « *C'est un dispositif qui peut concerner beaucoup de jeunes et on fait ces choix. Et ce choix, il repose sur quoi ?* » (Acteur, Mission Jeunes 05). **Comment gérer les refus pour des jeunes rentrant à priori dans les critères ?** Sur le dispositif porté par la Mission Jeunes 05, par exemple, 70 jeunes ont été positionnés pour 40 retenus au final. Sur les 30 non retenus, certains ont été orientés vers « l'action Mobilité », mais tous n'ont pas pu avoir de proposition alternative.

« Pour le permis à 1€ par exemple, il faut une caution, et les familles n'ont pas les moyens. (...) Il est difficile de présenter l'action à des jeunes qui ont le profil et de leur dire après qu'ils ne sont pas retenus » (Acteur, Mission Jeunes 05).

Dans les Hautes-Alpes, comme dans les autres dispositifs, le spectre des publics visés par l'expérimentation est assez large et **les critères ne sont pas toujours suffisamment normés, ou lisibles** pour l'ensemble des acteurs partie prenante de la sélection ou pré-sélection des jeunes. Malgré les bonnes intentions, **les choix énoncés n'ont peut-être pas complètement joué leur rôle**.

Dans le Val d'Oise, le public cible est sélectionné parmi les jeunes qui fréquentent le Service de Prévention Spécialisée de la Sauvegarde 95, ou la Mission locale de Cergy-Pontoise, voire conjointement les deux structures. Une fiche de liaison est établie par les prescripteurs (Mission locale ou Educateurs de la Sauvegarde), indiquant l'identité du jeune, la présentation de son projet et de son parcours et l'avis des conseillers et/ou éducateurs. Une évaluation du temps de formation pour le permis est réalisée par les moniteurs de l'auto-école, puis une réunion entre la Mission locale et la Sauvegarde 95 valide la recevabilité des candidatures retenues.

La formalisation des critères demandés par la Sauvegarde pour examiner les candidatures a toutefois constitué une difficulté pour la Mission locale, les éducateurs demandant des niveaux de précision et de formalisation sur la trajectoire et le profil des jeunes auxquels ne sont pas habitués les conseillers des Missions Locales.

L'appropriation du dispositif, de ses objectifs et finalités peut être par ailleurs sensiblement différente d'une structure à une autre. Pour les éducateurs de la Sauvegarde, le permis est avant tout pensé comme un outil permettant de mobiliser le jeune autour d'un projet concret, de renforcer la relation d'accompagnement, dans une perspective d'insertion. Cette approche est sensiblement différente, de leur point de vue, de celle d'une Mission locale qui, si elle appréhende également le permis comme un moyen de mobiliser les jeunes, positionne avant tout l'aide au permis de conduire comme un moyen de favoriser l'accès à l'emploi.

« Nous, c'est une motivation, c'est celui qui ne va pas bien, ou celui qui conduit sans permis... Pour la Mission locale, c'est plus un projet professionnel, quelle formation, quels débouchés... (...) C'est les jeunes sans qualification, mais ça dépend de la relation qu'on a avec le jeune. On fait aussi un travail de réflexion entre éducateurs : j'ai pensé à untel, qu'est-ce que tu en penses ? (...) C'est comment mobiliser un jeune qui ne travaille pas, qui ne va pas bien... ça permet d'engager une dynamique, de le faire bouger... » (Acteurs, Dispositif Mobil'Jeunes, Val d'Oise).

Si les critères d'accès n'ont pas été plus normés, c'est aussi dans certains cas que les sites n'ont pas forcément été submergés de demandes. La plupart des sites enquêtés n'ont pas communiqué « largement » autour du dispositif.

Le bouche-à-oreille a fonctionné – « il y en a certains qui sont venus en disant 'on vient pour les permis à 100€' » [à Gap, les jeunes devaient obligatoirement participer à hauteur de 100 euros pour pouvoir s'inscrire dans le dispositif] - mais **les jeunes ont été principalement informés dans le cadre des entretiens individuels convenus avec leurs conseillers.**

« Il y a eu des affiches pour les aides à la mobilité en général. Pas seulement pour Hirsch. 'Tu veux passer ton permis ? La Mission Locale peut t'aider à le financer'. On est obligé de jongler entre les dispositifs. Et puis on avait fait du « repérage ». On connaissait la situation du jeune, quand il y avait un réel frein. (...) Quand il y a des jeunes qui sont arrivés juste pour le dispositif, on ne les a pas positionnés. On a donné leur chance à des jeunes avec des freins qu'on avait déjà pu repérer. On a eu pas mal de jeunes qui sont venus attirés par l'aide. Ça leur a permis de connaître la Mission locale. Le directeur de la Mission locale en a aussi parlé aux élus, pour que les élus puissent en parler aux jeunes » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).

Dans le cadre du projet porté par la **Mission locale de Cournon-Billom**, par exemple, **aucune communication à grande échelle n'a été réalisée sur le territoire et à l'intérieur de la Mission locale** : l'aide était présentée uniquement dans le cadre des entretiens individuels réalisés avec le conseiller. Les demandes spontanées sont arrivées plus tardivement – le temps que l'information circule – mais l'ensemble des jeunes avaient déjà été positionné sur l'expérimentation.

Les contreparties demandées, en termes d'assiduité (que ce soit aux cours de soutien, aux rendez-vous auto-école ou aux entretiens avec le conseiller), ont également contribué, selon les pilotes de l'expérimentation, à filtrer les candidatures.

Contrairement à d'autres sites expérimentaux, la Mission locale n'a pas souhaité conditionner l'aide au permis à la réalisation par les bénéficiaires d'heures de bénévolat, ou à une participation financière personnelle bien déterminée. En revanche, l'assiduité aux séances de l'auto-école, aux cours de soutien au code animés au sein de la Mission locale, à l'atelier de Prévention animé par les Jeunes Militants de la Route et aux entretiens avec le conseiller constituaient des contreparties incontournables et un motif d'exclusion en cas de non respect des engagements.

Les bénéficiaires de l'aide doivent obligatoirement se rendre au moins deux fois par semaine aux cours de code de l'auto-école et au moins une fois par semaine au cours de soutien renforcé

proposé par la Mission locale. Le suivi est assuré en réunion d'équipe. En cas de manquements, un système gradué est mis en place avec des avertissements, des recadrages, voire des exclusions, et une souplesse en fonction des raisons invoquées.

*« Il y en a pour lesquels je vais attendre une preuve d'engagement. Il y en a que j'ai positionnés uniquement après qu'ils aient participé au cours de soutien de code. (...) C'est aussi quelque chose pour **travailler sur les 'savoir-être'** : arriver à l'heure, se tenir en groupe... C'est tout un tas de choses qu'on travaille pour l'emploi » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).*

Les critères d'éligibilité au dispositif définis par la Mission locale de Cournon-Billom

Une obligation incontournable : être engagé dans un projet professionnel

Sur le plan financier, trois seuils ont été fixés selon la situation des jeunes :

- Un jeune habitant chez ses parents ne doit pas dépasser plus de 500€ de revenus mensuels ;
- Une personne habitant seule dans un logement autonome ne doit pas dépasser plus de 900€ de revenus mensuels ;
- Une personne en couple en logement autonome ne doit pas dépasser plus de 700€ de revenus mensuels (plus 300€ par enfant)

Plusieurs **publics prioritaires** ont été désignés :

- Les jeunes en difficulté socialement (mais ce critère n'est pas normé)
- Les jeunes qui ne peuvent bénéficier d'autres aides
- Les jeunes qui avaient simplement besoin d'un coup de pouce pour finaliser l'obtention de leur permis (en termes financier ou d'accompagnement)
- Les jeunes résidant dans les zones les plus rurales.

Zoom. Les « motivés »

P. réside dans un petit village, en zone rurale. En recherche d'emploi, elle a arrêté l'école en 3^{ème} et fait des formations depuis. C'est sa conseillère qui lui a parlé de l'aide « Hirsch ».

Personne dans sa famille n'a le permis. Pour faire les courses, il faut marcher 15 minutes. Les transports en commun sont quasi inexistantes – « *il y en a un le matin à 6h et un autre le soir, à 18h* » -, et elle n'a pas les moyens de se payer un vélo ou un cyclomoteur.

Elle a eu le code du 1^{er} coup et la conduite au 2^{ème} coup. Elle a bénéficié d'une aide de 600€ de la Mission Locale (expérimentation) et d'une aide par le biais du CIVIS. Le permis lui est revenu à 1200 € environ.

Elle n'a pu suivre qu'une fois les cours de soutien au code proposés par la Mission locale, car financièrement elle ne pouvait pas assumer le coût des transports : « *parce que moi, je n'ai rien comme revenus. Et je ne voulais pas demander à ma mère [bénéficiaire RSA]. Du coup, je suis allée tous les jours à l'auto-école* ».

Elle ne doit véritablement qu'à son extrême motivation le succès de sa démarche. Un travail essentiellement basé sur le « bachottage » : « *je lisais le livre de code toute la journée, non-stop. Du matin, jusqu'à 5 heures, je lisais le livre de code, et après j'allais au code. Je faisais ça tous les jours. C'était impossible pour moi de le rater, je ne voulais pas* ».

« *Je l'ai fait déjà pour ma mère, car elle n'a jamais voulu passer le permis, depuis toujours elle marche... Donc pour l'emmener aux courses. Pour mon frère aussi, qui est handicapé, pour le promener un peu, parce qu'il ne peut pas trop marcher. Et puis par rapport à l'emploi* ».

« *C'est sûr qu'ils comptaient sur moi. À chaque fois, quand je rentrais du code et que je faisais trop de fautes, elle me disait 'tu n'y arriveras jamais, on ne va jamais pouvoir partir'. Avant de partir, mon frère, il voudrait aller voir la mer. Du coup, je me suis défoncée pour ça. C'était pour ma famille, parce que si ça avait été pour moi, j'y serai encore. C'est pour ça que j'étais super contente qu'il y ait l'aide du permis Hirsch* ».

La motivation des publics apparaît de fait sur de nombreux sites comme le critère le plus déterminant pour bénéficier de l'aide au permis de conduire.

Dans le Doubs, le dispositif a évolué au fil des mois avec la mise en place d'une commission de sélection qui examine les candidatures sur la base d'un dossier type. À priori pour être éligibles les jeunes doivent remplir une série de conditions :

- Etre dans un parcours actif d'insertion et de formation
- Avoir réellement besoin du permis pour leur insertion professionnelle (sur la foi d'un projet)
- Avoir besoin d'un appui financier (critère social)
- Etre motivé (les jeunes doivent écrire une lettre de motivation)
- S'engager à participer aux différents modules prévus dans le cadre du dispositif (secourisme, prévention routière, bénévolat)

La lettre de motivation agit toutefois comme un « levier » ou un « frein » pour les jeunes potentiellement concernés par l'action. Levier pour ceux qui s'expriment facilement, savent rédiger, faire valoir des arguments et/ou sont bien accompagnés par leurs référents qui peuvent les aider à formuler leurs motivations. Mais aussi « frein » pour ceux

qui ont des difficultés avec l'écriture, qui éprouvent des difficultés à comprendre les enjeux et la portée des engagements demandés. Aussi certains conseillers s'interrogent-ils sur la pertinence des critères utilisés pour choisir les bénéficiaires : s'agit-il de privilégier les jeunes en difficulté sociale ? De privilégier des jeunes pour qui le permis est le petit « plus qui fait défaut » ?

Les critères « qualitatifs » mis en place semblent en tout état de cause privilégier les candidats « méritants » suivis par des conseillers qui les connaissent bien et qui n'hésitent pas à s'engager face aux demandes de la Mission Locale.

« Ce n'est pas pour nos jeunes des quartiers. Sur ce quartier défavorisé on a 220 jeunes en suivi. Je n'ai pu faire que 8 orientations permis. Les pré-requis sont beaucoup trop élevés. Il faut maîtriser l'écrit pour faire un dossier complet. Il faut avoir un projet validé. Il faut s'engager dans le temps...ce n'est pas pour des jeunes en difficulté » (Acteur, Mission locale de Besançon)

Zoom. Les jeunes « méritants »

Jérémy a 26 ans. Il est accompagné depuis 3 ans par la mission locale. Son parcours d'insertion professionnelle est semé d'orientations et réorientations. Après une scolarisation en SEGPA il envisage plusieurs métiers. Entraîneur, gendarme, cuisinier. Finalement son parcours scolaire s'arrête en bac pro qu'il n'obtient pas. Il enchaîne les petits boulots, notamment de manutentionnaire, dans l'animation également. Il aimerait bien décrocher un contrat de professionnalisation ou entrer en apprentissage peut être comme assistant d'éducation. Il ne se sait pas trop. Le permis de conduire, il a envie de l'avoir depuis l'âge de 18 ans mais il n'avait pas les moyens financiers. Il a entendu parler du permis Hirsch à la Mission locale et il s'est porté candidat car le permis c'est toujours utile. Aujourd'hui il se déplace à vélo car il habite un petit village juste à côté de Besançon (10 mn en vélo). Il a eu la chance d'être tiré au sort pour bénéficier de l'aide au permis. Ce tirage lui paraît cruel et injuste et le conforte encore plus dans sa volonté de bien s'impliquer dans les différents modules. Pour lui c'est normal de s'impliquer car on lui paye 80% de son permis de conduire. C'est donnant, donnant. D'ailleurs ses heures de bénévolat lui ont permis de découvrir la Prévention Routière. Depuis il veut être bénévole et continuer à aider l'association.

Jusqu'à présent il a raté deux fois le code. Il pense comprendre les questions mais il va beaucoup trop vite pour formuler ses réponses. Il s'entraîne très souvent et espère bien que la prochaine fois il aura enfin son code.

Cette dimension apparaît également dans le **Nord Pas-de-Calais** : devant la peur des abandons en cours ou des échecs, les Missions Locales que nous avons rencontrées ont plutôt privilégié **des jeunes que les conseillers connaissaient bien, et estimaient « sérieux » et « motivés »**. Une conseillère décrit ainsi les jeunes retenus : « *des jeunes*

courageux ». Derrière ces choix se dessine une philosophie commune aux trois Missions Locales rencontrées : les jeunes ne doivent pas croire que cette aide est un dû, mais ils doivent la mériter.

Les modalités de sélection des Missions locales ont bien souvent privilégié des jeunes que les conseillers estimaient « en capacité » d'obtenir le permis, ayant un « potentiel ». **Au lancement du dispositif, la consigne était notamment de privilégier des jeunes déjà détenteurs du code de la route**, car c'est la conduite qui coûte le plus cher. Cela permettait de viser les jeunes les plus « motivés », puisqu'ils avaient déjà « fait l'effort » de passer le code.

« Ici on a beaucoup de jeunes qui ont des problèmes d'illettrisme. C'est pour ça que nous avons fait une pré-sélection des jeunes par rapport à leurs capacités. Car 800 euros c'est peu. On a privilégié des jeunes dont les parents ne sont pas imposables, qui ont un projet professionnel défini, et une démarche active. Mais avec un potentiel pour avoir le permis » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).

« Il y a des jeunes que je n'avais pas vu depuis 6-8 mois, qui sont venus juste au moment où ils avaient entendu parler de l'aide. Je leur ai dit qu'il fallait que je les sente investis. On ne peut pas donner la bourse comme ça. Il y a des droits et des devoirs. Ça n'aurait pas été équitable vis-à-vis des jeunes qui avaient fait des efforts. Ceux à qui j'ai expliqué ça, je ne les ai plus vus. (...) Les jeunes qui venaient chercher un chèque ce n'est pas la peine » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).

« Les jeunes qui sont dans le dispositif ne sont pas représentatifs de la majorité des jeunes qu'on accompagne. La plupart des jeunes [accompagnés par la Mission Locale], on repart de zéro avec eux. Ils se sont trompés d'orientation, il faut tout refaire. (...) Dans le dispositif, ce sont des jeunes prêts à l'emploi. C'est logique, c'est là où on sait que le problème va se poser [le problème du permis]. On a essayé de prendre aussi des jeunes femmes avec enfants qui en ont besoin. Mais ce n'est pas sur ces personnes là où on peut avoir des résultats très rapides. Le critère ça a vraiment été la motivation. Les jeunes courageux : ceux qui n'ont pas de diplôme mais qui veulent travailler. La première sélection ça a été la motivation, et après l'aspect financier. La motivation va de pair avec le résultat. Si le résultat n'arrive pas, après ça démotiverait trop. Ça a été au feeling du conseiller. Au cas par cas. Ceux qu'on a choisis on les connaissait bien » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).

La consigne visant à ne retenir que les jeunes détenteurs du code de la route a toutefois évolué en cours d'expérimentation, les Missions locales prenant conscience que « les jeunes qui avaient le plus besoin de l'aide n'étaient pas ceux qui avaient déjà le code », mais également parce qu'avec ce critère, le nombre de candidatures n'était parfois pas suffisant. Au final, 32% seulement des jeunes bénéficiaires de l'aide dans le Nord Pas-de-Calais avaient déjà le code avant d'entrer dans l'action.

Code déjà obtenu à l'entrée ?

	Nord-Pas de Calais	Seine-Saint-Denis	Val d'Oise	Gap	Cournon Billon	Besançon
Oui	32%	0%	3%	0%	24%	11%
Non	63%	100%	97%	100%	76%	74%
Ne sait pas	5%	0%	0%	0%	0%	15%
Base répondants*	1708	772	100	40	114	287

* Toutes les personnes entrées dans le dispositif entre janvier 2010 et décembre 2011

« Finalement, pour Hirsch, on a pris des jeunes qui n'avaient pas le code. On a eu tendance à faire un effort sur les publics en grande difficulté. Avec 800 euros on pouvait être sur le passage du Code. Mais ça nous avait semblé important qu'ils aient le code. Sinon c'est très long. Le projet avait une durée, il fallait que ce soit finalisé dans le temps. **Finalement, il faudrait deux types de dispositifs. Des dispositifs Code. Et des dispositifs Conduite. Pour le code il faudrait des approches pédagogiques plus pointues que celles que peuvent avoir les autos-écoles, en fonction des publics.** Pour la Conduite, là il n'y a pas 107 000 pédagogies. La conduite reste de la conduite. Après c'est lié à la capacité du moniteur » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).

Le processus de choix des publics à la Mission locale de Cambrai (Nord Pas-de-Calais)

« Le directeur adjoint de la Mission Locale a présenté le dispositif. Des dossiers de demande sont arrivés : 150 d'un coup [pour une enveloppe de la Mission Locale de 45 jeunes. En tout sur toute la durée de l'expérimentation la référente du dispositif aura eu 250 demandes]. On avait préparé un imprimé. Pour la pré-inscription. Avec des documents à fournir. Et un questionnaire mis en place pour vérifier le profil du jeune. Et en quoi le dispositif était positif pour lui. Quand j'ai récupéré les dossiers, ça a été très vite. Il y a eu une première sélection, dossier par dossier, en regardant les questionnaires, puis en redemandant aux collègues. On a sélectionné les jeunes mamans seules avec enfant. On a essayé ensuite de sélectionner des jeunes motivés, plus que par rapport à leur cursus. On les sélectionnait plus par rapport à leur souhait de faire quelque chose. On a aussi sélectionné les jeunes hébergés en foyer en situation sociale très difficile. Et des jeunes qui sont sous main de justice. Pour voir l'impact, la plus-value, voir si ça les aidait. »

« Dans le questionnaire, on demandait un justificatif JAPD, et un devis de l'auto-école. **Il fallait un dossier complet. Ça permettait de voir si le jeune allait se démener.** Ça permettait de voir la mentalité du jeune ».

Au final, dans le cadre de l'expérimentation, **l'aide au permis semble avoir été peu utilisée comme le moyen de mobiliser dans un parcours des jeunes difficiles à capter ou à accompagner.**

Ces « filtres » dans la sélection des publics peuvent avoir été sur doublés sur certains sites par la plus ou moins grande implication des conseillers dans le dispositif (certains prescrivant beaucoup, d'autres jamais), laquelle est aussi fonction dans certains cas des résultats issus du processus de randomisation : « j'ai eu 6 candidats sur 8 de rejetés donc après je me suis calmé » (Acteur, Mission locale de Besançon). Divergences qui ne sont pas sans poser la question de l'égalité de traitement des jeunes dans l'accès à une politique publique d'aide au permis.

› Un accompagnement à multiples entrées

Lorsque l'on interroge les porteurs de projets, les conseillers ou les partenaires impliqués dans l'aide au permis de conduire, la plupart des sites soulignent que le levier financier est loin d'être le seul obstacle à l'obtention du permis de conduire pour un grand nombre de jeunes accompagnés par leur structure. **Pour être efficace, l'accompagnement doit pouvoir agir sur plusieurs leviers.**

Lever le frein financier.

Très variable suivant les sites, entre ceux qui expérimentent le financement d'une grande partie du coût du permis de conduire, et ceux qui insistent sur le caractère responsabilisant de la contribution du jeune et privilégient une aide financière mesurée, l'aide apportée aux jeunes dans le cadre de l'expérimentation fluctue entre 1000€ en Seine-Saint-Denis et 400€ dans le Val d'Oise (dont 100€ financés par le Conseil Général).

Aide financière FEJ	93	NPdC	Cournon	Gap (05)	95	Doubs
Montant (€)/jeune	1000	800	600	900	300	950

Cette aide peut être complétée sur certains territoires par des financements annexes : cinq heures de conduite supplémentaires financées par exemple par le Conseil Général Seine-Saint-Denis, 180€ supplémentaires financés par le Fonds d'aide aux Jeunes dans le Doubs, une mobilisation des aides exceptionnelles du Plan de relance et de l'enveloppe CIVIS dans le Nord Pas-de-Calais,...

Au sein de la Mission locale de Cournon-Billom, sur les 1000€ du FEJ, 400€ sont mobilisés sur l'ingénierie par la Mission locale et 600€ attribués directement aux jeunes. Le CIVIS est le principal cofinancement mobilisé (ceux qui ne peuvent pas y prétendre sont de fait

pénalisés), ainsi que la Bourse autonomie du Conseil Général, le Fonds d'aide aux Jeunes pouvant être uniquement mobilisé en cas de promesse d'embauche (ce qui est très rare).

« On est très loin d'un financement global du permis. Il faut qu'on trouve des financements autres, et les jeunes peuvent aussi contribuer. Ils participent comme ils peuvent » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom)

Certains sites ont négocié les tarifs des autos-écoles : en Seine-Saint-Denis, la Mission locale de Bondy a obtenu de toutes les autos-écoles associées au projet un tarif de 36€ de l'heure de conduite (alors que le tarif moyen des autos-écoles du département serait de 47€).

À Gap, la Mission Jeunes 05 a négocié un tarif privilégié avec l'auto-école ECF de Gap, avec laquelle elle travaille depuis plusieurs années : le financement comprend la prise en charge du code et 20h de conduite. L'aide du Fonds d'expérimentation pour la Jeunesse finance le permis à hauteur de 900€ et chaque jeune participe à hauteur de 100€. Les heures de conduite supplémentaires restent à la charge du jeune.

Pour de nombreux sites, **le montant attribué aux jeunes pour le financement de leur permis - et l'accompagnement proposé sur ce volet - visent en premier lieu à sécuriser leur processus d'apprentissage**, et leur permettre de se concentrer sur d'autres dimensions que le volet strictement financier du permis.

*« Nous, on est sur des jeunes qui ont des difficultés financières. Il ne s'agit pas de payer la totalité du permis, il faut une participation du jeune, mais quand même **il faut une participation financière qui couvre suffisamment pour sécuriser les parcours** »* (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).

Toutefois, même si le dispositif contribue fortement au financement du permis, les heures de conduite qui restent à la charge du jeune peuvent être rédhibitoires. **En dépit de l'aide massive de l'expérimentation, de nombreux jeunes se trouvent encore en difficulté pour boucler le financement de leur permis en fin de parcours.**

Pour anticiper cet écueil, plusieurs dispositifs (la Sauvergarde 95, Mission Jeunes 05, Pôle Position 93, Missions locales et PAIO du Doubs) ont mis en place un **système d'évaluation du nombre d'heures de conduite que l'auto-école estime nécessaire** à chaque jeune pour pouvoir passer l'examen pratique du permis (la conduite). Ne sont pas éligibles au dispositif les jeunes pour lesquels on anticipe un volume d'heures de conduite trop important.

Sécuriser les parcours renvoie également pour certains sites à une logique de **sécurisation des modalités de financement du permis**. S'il n'a pas négocié les tarifs de son réseau d'autos-écoles partenaires, le Pôle Mobilité de la Mission locale de Cournon-Billom, par exemple, a convenu avec chacune d'entre elles **un fonctionnement par étapes** : les autos-écoles ont accepté de ne pas commencer les cours de conduite avant l'obtention du code et de ne prendre un financement que pour le code dans un premier temps, tout en maintenant la possibilité pour les jeunes de la Mission locale d'obtenir ensuite le « forfait global », généralement appliqué lorsque la personne paie tout d'un seul coup.

« Il a fallu leur faire comprendre qu'il ne fallait pas faire commencer le code et la conduite en même temps, qu'il fallait des étapes, les faire travailler aussi au niveau financier. Que les 600€ ne soient pas donnés tout de suite pour faire tout et n'importe quoi. Ça va bien avec les publics qui n'ont pas de difficultés particulières, mais ce n'est pas notre public. (...) C'est toujours mieux de dissocier, car on est toujours mieux concentré quand on ne fait que le code ou que la conduite. Et si on rate le code, on peut financer une nouvelle présentation, car on n'a pas grille tous les financements. En procédant par étapes, ils ne se retrouvent pas sans rien à la sortie. Si ils n'ont plus d'argent pour la conduite, ils auront encore trois ans pour la passer » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).

Le paiement en direct des autos-écoles constitue également pour les porteurs du projet une avancée significative dans le processus de sécurisation des parcours : avant l'expérimentation, les aides au permis étaient versées directement aux jeunes, ce qui n'était pas sans poser problème pour le fléchage des financements : *« et on ne peut pas dire aux autos-écoles 'il y a une aide qui va tomber sur le compte du jeune et vous la toucherez un mois après'. Ce n'est pas possible »* (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).

Cette logique visant à sécuriser les parcours est appréhendée de manière sensiblement différente dans le projet porté par la Sauvegarde 95 et la Mission locale de Cergy-Pontoise. **Dans le Val d'Oise, les publics bénéficiaires reçoivent un appui financier volontairement limité.** La Sauvegarde 95 est particulièrement affirmative sur ce sujet. Le permis gratuit n'est pas une solution pour les jeunes qu'ils accompagnent. D'ailleurs ils demandent à chaque jeune une contribution de 200 euros dès l'inscription. Ajoutons également que la subvention accordée par le FEJ est pour une partie significative consacrée à l'ingénierie du dispositif et non au financement du permis des jeunes. Ainsi « l'aide Hirsch » ne représente que 300 euros sur un coût moyen de 1400 euros.

Ce choix repose sur un postulat simple. Les jeunes doivent contribuer significativement au financement de leur permis, cette contribution étant un marqueur de leur « motivation » pour aller jusqu'au bout. Pour faciliter la tâche aux jeunes, la Sauvegarde leur propose par ailleurs des chantiers d'insertion. Mais le principe reste intangible. Les jeunes doivent

démontrer par leur engagement financier qu'ils se mobilisent réellement sur l'obtention de leur permis de conduire.

« Nous on veut que les jeunes sortent avec le permis, car sur un CV c'est indispensable. Mais il faut qu'ils payent, autrement ils abandonnent » (Acteur, dispositif Mobil'Jeunes, Val d'Oise).

Zoom. Des jeunes qui peuvent payer le permis de conduire ?

Après une scolarité difficile mais qui lui permet cependant d'obtenir un CAP dans le bâtiment, Ianis hésite sur son orientation professionnelle. Il ne souhaite pas travailler dans le bâtiment et sur les conseils de la Mission locale se dirige vers les métiers de la Vente. Faute de diplôme selon lui il éprouve de grandes difficultés à trouver un travail et se trouve de fait inoccupé pendant de longues périodes. Sa dernière période d'emploi remonte à novembre 2010, et il manifeste une certaine « honte » de cette inactivité non voulue. Ainsi, lorsque son conseiller lui propose de bénéficier de Mobil'Jeunes, la première chose à laquelle il pense c'est au fait de « faire quelque chose », qui sera aussi plus « simple » que de trouver un emploi :

« J'y avais pas pensé avant, je voulais un emploi. Puis je me suis dit que faire de la conduite, ça serait plus simple que de trouver un emploi ». En décembre 2010, il rentre donc dans le dispositif Mobil'Jeunes.

Les 200 euros à payer au début n'ont pas été un problème pour lui, puisqu'il avait des économies.

Oui, c'est moi qui dois payer mes heures, mais avec la Mission Locale j'ai des aides. J'avais des économies, puis j'ai eu les 300 euros du Conseil Général que tu as quand tu as le code, et sinon ma mère m'aide un peu ».

Kahina était dans la même situation mais elle se retrouve bloquée aujourd'hui. Elle n'a pas fait d'heures de conduite pendant ses cours de code, essentiellement parce qu'elle n'avait pas d'argent. En effet, elle a arrêté de travailler parce qu'elle « en avai(t) marre », et n'a retravaillé qu'une dizaine de jours en juillet. Si au tout début, le financement de son permis n'était pas en problème, c'est le manque d'argent qui la bloque maintenant.

Le débours du début n'a pas été un problème pour elle : elle avait encore des économies (heures de ménage) et la Mission Locale lui a également donné une aide de 280 euros :

« Il (l'éducateur) m'a dit il faut payer un peu, les 150 euros. Je travaillais, dans des remplacements, des journées de ménage, donc j'avais des économies. La Mission Locale m'a donné 280 euros. Et maintenant je suis bloquée, je n'ai plus d'argent ».

Cette approche n'est pas propre à l'expérimentation menée dans le Val d'Oise. Que l'aide couvre une faible ou une grande partie du coût du permis de conduire, l'obtention du permis n'est pas le seul objectif recherché. Pour les promoteurs de ces dispositifs, **la démarche s'inscrit bien dans le cadre d'un accompagnement global**, où sont travaillées parallèlement la mobilisation des jeunes, les notions d'autonomie, de responsabilisation,... L'inscription dans une démarche d'insertion est la première contrepartie demandée. Les jeunes ne pouvaient se présenter uniquement dans l'optique d'obtenir une aide pour le « permis Hirsch ». Les sites qui financent fortement le permis (Mission Jeunes 05, Missions locales et PAIO du Doubs, Pôle Position 93) insistent également sur l'importance de la contribution du jeune. La notion de « contrepartie », si elle n'est pas systématiquement mise en œuvre, est toujours avancée.

« On s'est dit qu'à partir du moment où il y avait une participation financière, ça les tiendrait sur l'action » (Acteur, Mission Jeunes 05).

Plus fondamentalement, **l'aide au financement du permis de conduire construit une relation complexe entre les jeunes et les institutions qui les accompagnent. Dans plusieurs cas nous avons pu observer que la recherche d'aide financière venait structurer la relation d'accompagnement au point souvent d'assurer la continuité de celui-ci.** Ne pas financer entièrement le permis de conduire et mobiliser au coup par coup des aides en fonction des besoins des jeunes permet dans certains cas d'assurer la reprise de l'accompagnement. C'est le cas de K. (bénéficiaire), qui ne voit plus depuis 5 mois sa conseillère Mission locale mais qui faute d'argent pour continuer à suivre ses cours de conduite envisage de retourner la voir. *« Mais là j'ai plus d'heures, je n'ai pas d'argent... La Mission Locale m'a versé 700 euros, il me manque encore 700... Je vais aller voir ma conseillère pour voir si elle peut encore m'aider ».*

Cadrer la démarche et agir sur les difficultés d'apprentissage des jeunes.

La prise en compte des difficultés d'apprentissage des jeunes est une dimension travaillée sur la plupart des sites enquêtés. Pour de nombreux acteurs rencontrés, **les difficultés des jeunes ont été amplifiées par la dernière réforme du permis de conduire, qui a fortement complexifié l'examen du code de la route :**

« Le problème s'est amplifié avec la réforme du permis de conduire. Ce sont des séries beaucoup plus compliquées. Les problématiques se sont élargies : éco-citoyenneté, pollution, les tunnels, les usages et les situations à risques... Ce sont des informations que l'on ne va pas trouver dans le livre de code. C'est le formateur qui doit donner ces infos. (...) Il y a aussi la formulation de la question qui est souvent difficile à comprendre... pour tout le monde. Il y a un gros travail à faire sur la compréhension du vocabulaire. (...) Par exemple, sur la question 'Après avoir bu de l'alcool, une boisson énergisante... 1/ réduit l'alcoolémie - 2/ réduit les effets de l'alcool : tous les élèves ne comprennent pas 'réduire'... Le choix entre 'limiteur de vitesse' et 'régulateur de vitesse'... Faire la différence entre 'consommateur occasionnel' et 'consommateur régulier' » (Gérante auto-école).

« Je suis prof de français ou prof de sécurité routière ?! » (Gérant auto-école)

La pédagogie adaptée proposée dans le cadre de l'expérimentation s'inscrit donc bien souvent dans une stratégie de compensation du droit commun. Sur plusieurs sites (Mission Jeunes 05, Mission locale de Cournon-Billom, Missions locales et PAIO du Doubs), cette pédagogie est articulée avec l'apprentissage « classique » proposé par les autos-écoles. Elle est généralement **séquencée en plusieurs étapes, permettant de cadrer le processus et la dynamique d'apprentissage.**

Le parcours proposé par la Mission locale de Cournon-Billom s'articule par exemple autour de trois étapes :

- le « sas » code : l'accompagnement proposé aux jeunes dans le cadre de l'expérimentation porte essentiellement sur cette première étape, la Mission locale n'ayant pas vocation à proposer les services d'une auto-école sociale. Les jeunes doivent se rendre régulièrement dans leur auto-école, ainsi qu'aux cours de soutien au code organisés par le Pôle Mobilité de la Mission locale. Ces séances sont animées sans limitation de durée et de nombre de cours pour des groupes de 6 à 8 jeunes par des animateurs du Pôle Mobilité titulaires du BEPECASER (diplôme de moniteur d'auto-école), sur le siège et les antennes de la Mission locale.
- Le « sas » conduite : une fois le code obtenu, le bénéficiaire de l'aide intègre le « sas » conduite. Des règles d'assiduité et de rythme d'apprentissage sont fixées avec l'auto-école et le jeune : *« une auto-école peut donner légalement 8 heures de conduite dans la semaine, mais est-ce raisonnable ? C'est trop. L'exigence, c'est de rester dans une moyenne raisonnable : pas moins de 2 heures et pas plus de 4 ou 5 heures, et bien étalées. Là aussi, ils ont dû adapter leurs pratiques »* (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).
- Le « sas prévention : en parallèle des cours de code et de conduite, chaque bénéficiaire est tenu d'assister à un atelier animé par les bénévoles des Jeunes Militants de la Route, afin de les mettre en garde contre les comportements à risque au volant.

L'action Jeunes Militants de la Route (Mission locale de Cournon-Billom)

L'expérimentation a permis à la Mission locale de Cournon-Billom de renforcer le travail mené en termes de prévention routière : **« avant, c'était sur simple adhésion. Sur l'expérimentation, c'est obligatoire. C'est là qu'on a amélioré le qualitatif ».**

Chaque jeune mobilisé dans le cadre de l'expérimentation doit participer à une animation proposée par les Jeunes Militants de la Route (JMR), action de prévention routière interne à la Mission locale, développée depuis 2006 suite au décès d'un jeune suivi par la Mission locale dans un accident de la route.

Le groupe est animé par une dizaine de jeunes bénévoles, encadrés par une animatrice du Pôle Mobilité, qui interviennent dans les établissements scolaires, les organismes de formation, associations, festivals,... Dans le cadre de l'expérimentation, l'animation est proposée à l'occasion des cours de soutien renforcés au code ou dans le cadre de réunions fixées spécifiquement pour cet objet. L'intervention dure deux heures et comprend des débats autour de spots de la sécurité routière, des ateliers ludiques autour de tests et de simulations d'alcoolémie, test de « lunettes d'ébriété », et informations sur le cannabis.

L'ensemble du suivi est formalisé et contractualisé dans un **« Livret du permis de réussir »**, où figurent notamment une convention cadre signée par la Mission locale, avec le jeune et l'auto-école concernée, des fiches de présence (carnet de suivi des rendez-vous)

pour le code et la conduite, un suivi des paiements effectués auprès de l'auto-école et des financements apportés par le jeune lui-même,...

La pédagogie dispensée dans le cadre de l'expérimentation s'incarne essentiellement à travers les **cours de soutien au code** proposés par la Mission locale, par le biais des animateurs du Pôle Mobilité. Le cours dure en moyenne une heure et vise à traiter l'ensemble des difficultés rencontrées par les jeunes pour comprendre les questions formulées dans le cadre de l'examen du Code de la route.

Des difficultés qui peuvent avoir trait au vocabulaire employé, à la mathématique de base lorsque les questions impliquent un calcul, à la compréhension de notions clef comme la notion de priorité, ou à des questions liées aux méthodes d'apprentissage : respect des consignes (prendre le temps de bien écouter les questions,...), utilisation des outils (livre de code),... Le cours est organisé autour de corrections collectives, diapositive par diapositive, sur la base d'arrêts sur images, d'explications sur tableau noir...

*« Je viens plus souvent à la Mission locale qu'à l'auto-école. **À l'auto-école, le moniteur il ne vient que de temps en temps pour nous expliquer, alors qu'ici c'est tout le temps.** (...) À l'auto-école, la correction, il a dû le faire 2 ou 3 fois, c'est tout. Ça manque certains jours, il y en a qui se plaignent. Et puis on fait toujours les mêmes séries. Au moins, à la Mission locale, ils mettent des DVD différents et on progresse plus vite. Moi j'ai une amie qui a cru qu'elle était prête. Mais c'était parce qu'elle faisait toujours les mêmes DVD, et elle ne l'a pas eu. (...) Au début, je ne comprenais pas les feux de position, de croisement... Pour moi, c'était ça le plus compliqué. Moi au début, à chaque fois, je cherchais l'erreur, mais il n'y en avait pas toujours. Elle [la monitrice de la Mission locale], **elle nous explique pourquoi c'est la bonne réponse.** (...) On apprend mieux. Ma sœur, elle vient aux cours de code de la Mission locale, même si elle n'est pas dans le dispositif » (Bénéficiaire).*

Il s'agit de d'acquérir les bons réflexes, mais surtout de donner du sens aux questions et aux réponses énoncées :

« J'essaie de me sortir du contexte auto-école. Je connais la face cachée des cours d'auto-école. Ce sont avant tout des commerçants, qui font bien leur travail, mais qui n'ont pas forcément le temps de le faire correctement. On installe les élèves dans une salle, on met le DVD en route, la plupart du temps avec correction automatique du DVD. Il n'y a pas de cours individuel, 15 personnes dans la salle... Pour le cours de soutien au code, j'essaie de faire plus d'animation. Il faut qu'ils aient envie de venir, et surtout qu'ils repartent avec quelque chose qu'ils aient retenu. Je ne fais pas de la quantité, je fais de la qualité. Ça implique plus de temps pour la correction et la compréhension » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).

La configuration est différente dans **les Hautes-Alpes**, où les modalités d'accompagnement proposées par la Mission Jeunes interviennent en amont de l'apprentissage proposé par l'auto-école. Elles s'appuient en premier lieu sur **une phase de pré-apprentissage**

intensive du code, d'une durée de 120 heures, assurées par l'APIC (organisme de formation) et **réparties sur 4 semaines** (4 jours par semaine, 6 heures par jours).

Le travail est là aussi axé sur les difficultés d'apprentissage des jeunes :

« Dans un premier temps, l'idée développée avec la Mission Jeunes, c'était d'aider les jeunes qui avaient des difficultés d'apprentissage. C'était d'abord de détecter les freins des jeunes par rapport aux apprentissages, et dans un deuxième temps de travailler à partir de tests, d'exercices sur le code, pour démystifier l'examen. Tout ça pour les positionner dans les meilleures conditions possibles » (APIC).

La première semaine est consacrée à l'évaluation des difficultés des jeunes, à la fois en collectif et sur des entretiens individuels, et à la **mise en place d'une émulation de groupe** :

« On détermine le mode de fonctionnement de la pensée à partir de tests de la méthode 'dialogue' (tests psychotechniques). Ça permet de déterminer comment le jeune fonctionne : s'il est plus auditif ou visuel, les problématiques par rapport au repérage dans l'espace, la latéralisation,... À partir de ces éléments là et d'un premier test de code, on a repéré les freins : 'je n'ai pas compris la question', 'ça va trop vite', 'je n'ai pas compris l'image'... » (APIC).

La progression de chacun est ensuite travaillée au fur et à mesure de l'avancée des séances, avec des grilles d'évaluation au fil de l'eau et différents modules :

- **Un travail axé sur la compréhension et la mémorisation**, à partir de tests essentiellement, pour traiter notamment les difficultés de compréhension des jeunes sur des formulations telles que le « je peux, je dois », « s'arrêter, stationner »,...
- Des exercices sur « **la capacité à travailler seul sur objectifs définis** » (1/2 journée par semaine) : « *l'objectif est de les préparer en mise en situation. Ils sont tous seuls et doivent faire les 40 questions. Ils voient après ce qu'ils ont été capables de faire en un temps donné* » (**travail sur la concentration**).
- Des ateliers « **conduite éco-citoyenne** » : à partir de débats sur plusieurs questions liées au bruit, à la pollution,..., ou de sorties... Un apport de connaissances également sur l'entretien du véhicule, une information / sensibilisation sur l'utilisation de l'énergie et la vitesse,... « *C'est essayer d'intégrer la notion de 'je ne suis pas tout seul', bien au-delà du code de la route. Le code de la route, c'est presque aussi un support pour travailler sur d'autres choses* ».
- Une journée **prévention routière** (alcool au volant, stupéfiants,...).

Focus : Synthèse du contenu de la formation APIC

Acquisitions de base

- Lecture globale d'images et analyse détaillée, observation (prise d'indices) et mémorisation
- Identification d'éléments (de couleurs, de formes, de codification,...)
- Compréhension de messages
- Acquisition et utilisation d'un nouveau vocabulaire (lexique spécifique, notion d'obligation, d'interdiction, d'indication).
- Repérage dans l'espace, latéralisation (maîtrise des points de vue, positions relatives, lectures de plans...)
- Maîtrise de l'espace topologique et prospectif
- Repérage dans le temps (gestion de l'activité dans le temps : l'instant, la durée, la vitesse,...).
- Connaissance de l'environnement (géographie, dispositif routier, lieux relatifs aux démarches administratives et aux papiers inhérents à l'utilisation des véhicules...).

Apports « périphériques »

- Connaissance du fonctionnement du permis (santé, vue, traitements particuliers nécessitant une visite médicale, permis à points,...), intégration de la loi, l'obligation et l'interdit (responsabilité civile, entretien du véhicule, conduites à risques)
- Sensibilisation au budget automobile : dépenses liées au permis, achat et entretien du véhicule, assurances,...

Cet effort d'adaptation est également proposé, de manière beaucoup plus limitée, au sein de l'auto-école partenaire de l'expérimentation, qui a développé des pratiques professionnelles adaptées du fait de son travail régulier avec des associations d'insertion et des personnes rencontrant différents types de difficultés : illettrisme, problématiques sociales,...

Un processus en 2 étapes est mis en place pour le code : des cours particuliers de code sont proposés dans un premier temps pour les jeunes participant à l'expérimentation et ceux qui rencontrent des difficultés spécifiques. Certains cours sont assurés en présence des formateurs et d'autres « en autonomie » : « *S'ils ne se présentent que sur les deuxièmes on ne les présente pas à l'examen* » (Gérante auto-école).

« Le cours, il sert de passerelle entre le cours de pré-apprentissage et le cours général, avec tout le monde. Les groupes, quand ils arrivent, on les prend seuls. Au début, il n'y a que le groupe. Après, ça dépend des niveaux. Il y a des jeunes qui ont vraiment de grosses difficultés et ils ont peur de se retrouver en échec, de le montrer. Après ils peuvent continuer les cours avec le groupe ou s'insérer dans les cours collectifs normaux » (Gérante auto-école).

Dans les Hautes-Alpes, comme en Seine-Saint-Denis ou dans le Val d'Oise, l'accent est donc porté sur le caractère intensif de la formation et la dynamique de groupe générée par la formation, dynamique qui favoriserait la motivation des participants, l'émulation, et limiterait le taux d'abandons.

*« Quand je suis venu, au début, je faisais beaucoup de fautes. La ils m'ont donné des méthodes et des explications. Au début, quand ils m'expliquaient des choses, je me disais 'oui, ça rentre', et puis je refaisais la même erreur. Mais ils me réexpliquaient. À la Mission locale, **on peut prendre le temps, il y a une bonne ambiance...** À l'auto-école, si on n'a pas compris, on ne peut pas le dire 5 fois de suite par exemple. Là, on peut. **On se sent plus en confiance.** Et puis là, on se connaît. C'est pas comme à l'auto-école où on ne se connaît pas forcément » (Bénéficiaire).*

La Sauvegarde 95, par exemple, a mis en place une méthodologie particulière pour mobiliser le public dans la durée et faciliter son apprentissage. Ainsi les bénéficiaires du dispositif Mobil'jeunes débutent par **un stage intensif de 15 jours** comportant différents modules. Un module de « remédiation cognitive » destiné à faciliter les raisonnements logiques (méthode SENEVE), un module lié au secourisme, un module santé mis en place par la Mission locale pour prévenir les addictions notamment. Le cœur de ce stage est l'apprentissage du code de la route avec la possibilité également d'utiliser le simulateur de conduite.

Au-delà du contenu du stage **les éducateurs et moniteurs insistent sur la dynamique collective qui se crée entre les jeunes.** Ils se retrouvent dans un lieu neutre (ils ne sont pas dans leurs quartiers) et peuvent ainsi évoquer leurs difficultés sans faire l'objet de moqueries de la part de leurs camarades. Leur temps est exclusivement consacré au permis de conduire et les moniteurs et éducateurs peuvent travailler de manière intensive avec eux. La mise en œuvre de ces actions collectives est contraignante pour les organisateurs et pour les jeunes. En revanche elle semble efficace du point de vue de la dynamique créée notamment lorsqu'elle est complétée par des cours individualisés.

« Au début on a 15 jours en groupe. Il fallait venir à 9h tous les jours. On a fait SST, j'ai bien aimé. On a fait... des cours de français, je crois... C'était deux fois, les jeudis. On a fait aussi un peu de code, et après je ne me souviens plus trop. Ah, oui, on faisait de la conduite, j'ai fait 11 heures de conduite. Ensuite on avait le code, parfois en groupe, parfois en individuel. Moi je préférais en individuel, c'est mieux, je peux parler. On faisait les 40 questions et après on corrigeait ensemble. Au début c'était dur, mais après je me suis habituée. (...) Je l'ai passé 4 fois, je ne l'ai eu qu'à la 4^e fois. (...) La première fois c'était en juillet, je l'ai passé deux fois en août, le 8 et le 23 août, et ensuite le 23 septembre et je l'ai eu. J'étais très contente » (Bénéficiaire).

« Pendant le stage de 15 jours, je les vois tous les jours, je les connais, ça me permet d'établir un programme. (...) ça me permet de voir les faiblesses de chacun, de savoir s'il faut de l'individuel... souvent on a des timides aussi, on les travaille, on les fait parler, dans les cours au

code on fait un peu participer tout le monde, on travaille pour que le jeune s'ouvre. Certains ont besoin qu'on travaille avec des dessins au tableau, d'autres ont besoin qu'on répète plusieurs fois... » (Acteur, Dispositif Mobil'Jeunes, Val d'Oise).

Pour de nombreux acteurs impliqués dans la mise en œuvre de l'expérimentation, **cette pédagogie axée sur l'apprentissage intensif du code trouve par ailleurs tout son sens et sa pertinence lorsque les différentes phases sont assurées dans la continuité et dans un temps relativement resserré.**

« On veut qu'ils soient sur une dynamique et qu'ils basculent immédiatement sur l'auto-école, pour avoir leur code dans le mois, ou les deux mois suivants. Ce qui est important, c'est qu'ils aillent régulièrement aux cours de code, car s'ils y vont régulièrement, ils l'ont très vite. (...) Il faut garder la dynamique, car après ils sont tout seuls » (Acteur, Mission Jeunes 05).

« La phase de 4 semaines, c'est rassurant pour les jeunes. Sinon, si c'est dilué dans le temps, ça leur fait perdre la dynamique du permis. Là, ça leur a donné un coup de peps. Sinon, ils s'épuisent à passer le code » (Acteur, Mission Jeunes 05).

En **Seine-Saint-Denis**, la **pédagogie a été conçue pour que le permis soit passé en un temps resserré : pour concentrer l'attention et les efforts des jeunes, et pour leur donner rapidement ce « coup de pouce » vers l'emploi (l'obtention du permis dans le cadre du dispositif est perçue comme « la dernière marche » vers l'emploi).** Pendant 4 semaines, les bénéficiaires du dispositif doivent se rendre tous les jours à l'auto-école sociale de Noisy-le-Sec pour suivre un cours de code intensif, sur une durée de 3 heures. C'est cette auto-école sociale qui gère également l'envoi de tous les dossiers à la Préfecture.

À l'issue de ces 4 semaines, l'auto-école leur confie un code qui leur permet d'accéder à une plateforme d'e-learning, « easyweb ». C'est sur la base de leur assiduité à cette plateforme et des résultats obtenus, que les jeunes seront ensuite inscrits à l'examen du Code.

Cette stratégie visant à promouvoir un apprentissage intensif du code a cependant ses limites. Parmi les 771 jeunes entrés sur le dispositif Pôle Position 93, 291 avaient abandonné en mars 2012. Ces abandons se sont en partie produits avant l'obtention du code. Les porteurs du dispositif les appellent les « fantômes » : ces jeunes ont participé aux 4 semaines intensives de code, puis ont arrêté ou ne se sont pas inscrits sur la plateforme « easyweb ».

Ce type d'accompagnement visant à proposer une étape d'apprentissage intensif du code, complémentaire ou en substitution des cours de code proposés par les autos-écoles « classiques », a pu en effet générer une dynamique positive pour les bénéficiaires, mais

nécessite une grande disponibilité, parfois difficile à assumer pour des jeunes rencontrant des difficultés économiques et/ou sociales. L'investissement dans la durée est parfois difficile à maintenir, et la fin de la phase d'apprentissage intensif du code crée pour certains jeunes une sorte de « trou d'air », de décompression, conduisant sur certains dispositifs à un nombre relativement élevé d'abandons.

Abandons	Nord-Pas de Calais	Seine-Saint-Denis	Val d'Oise	Gap	Cournon Billon	Besançon
Oui	21%	38%	15%	10%	24%	23%
Base répondants*	1708	772	100	40	114	287

* Toutes les personnes entrées dans le dispositif entre janvier 2010 et décembre 2011

« **Ils ne lâchent pas au moment des 4 semaines. C'est rassurant pour eux. Ils doivent venir, ils n'ont pas le choix. C'est après que c'est plus compliqué.** Certains ont également un relâchement après cette formation intensive. D'où la nécessité de cet accompagnement régulier » (Acteurs, Mission Jeunes 05).

« C'était vraiment intensif – 8h30/12h – 13h30/17h -, c'était vraiment du bourrage de crâne. Au début, ça va, on est motivés, mais **la dernière semaine est vraiment difficile, on est fatigués.** (...) **Pendant un mois, on nous rabâche les mêmes choses. C'est un peu du lavage de cerveau.** (...) Beaucoup s'en fichaient après d'aller à l'auto-école, et n'y allaient que toutes les deux semaines. Moi j'ai voulu y aller tout de suite, 6h par semaine, pour rester dans la dynamique, sinon ça ne l'aurait pas fait » (Bénéficiaire).

L'ingénierie mise en place autour du dispositif et le suivi des jeunes qu'elle autorise apparaît de fait comme une variable clé de la réussite du dispositif. Pour les conseillers, la motivation des jeunes demeure un paramètre incontournable. Leur participation à l'ensemble de la démarche n'est jamais gagnée, au regard des difficultés qu'ils doivent surmonter, qu'elles soient financières, logistiques (gérer les déplacements, les contraintes liées à leur vie familiale ou professionnelle,...), ou psychologiques (lutter contre le découragement dans une démarche de longue haleine).

« On est le garant du parcours des jeunes, le lien, c'est nous qui mettons en relation. (...) Ils me disent souvent 'j'ai fait tant de fautes, je n'y arriverai pas'. **On était vraiment des coaches. Le fait d'avoir ce suivi, ça leur permettait aussi de transmettre leurs angoisses, leurs émotions** – 'j'y arriverai jamais...' Le centre de formation travaille aussi sur ces émotions et la motivation, mais la relation n'est pas la même » (Acteur, Mission Jeunes 05).

« Si je l'avais fait tout seul, ça aurait mis plus de temps. Sur le volet financier notamment. Si on rate l'examen, il faut tout repayer. Et puis ça décourage, et on n'a plus envie de faire quoi que ce soit. **Ils te boostent ! C'est important** » (Bénéficiaire).

Selon les éducateurs de la Sauvegarde 95, le travail d'accompagnement est particulièrement important lorsqu'il y a un échec à l'examen du code :

« Le problème c'est après, qu'ils restent accrochés au code. C'est notre boulot d'aller le chercher chez lui pour qu'il aille jusqu'au bout de la démarche. On fait le point au téléphone avec l'auto-école, donc s'il ne vient pas on va le chercher. Pour la conduite, c'est plus simple après. La remobilisation se joue aussi lorsque le jeune échoue au code, la gestion de l'échec, c'est pas simple. Il faut aller le booster, certains se mettent dans des stratégies d'esquive... Il faut aller les chercher, leur dire qu'il faut qu'ils s'en remettent. Parfois on leur fait du code en plus, dans le quartier. (...) Il faut être persévérant et stratège pour le faire revenir. Et on leur dit qu'on ne les lâchera pas. On a du vécu construit avec le jeune, on sait où il habite, on va le chercher. Ils le savent. C'est ce qui fait la différence avec d'autres dispositifs » (Acteur, Dispositif Mobil'Jeunes, Val d'Oise).

De fait, pour l'ensemble des acteurs rencontrés, c'est bien sur cette première phase d'apprentissage du code que doit porter l'effort d'accompagnement adapté d'une politique d'aide au passage du permis de conduire. C'est sur cette première phase que seraient observés la très grande majorité des abandons, et que se manifestent les plus grandes difficultés d'apprentissage.

Partant de ce postulat, **les dispositifs n'ont pas réellement innové sur l'apprentissage de l'examen pratique du permis de conduire (la conduite), alors qu'il s'agit bien pour certains jeunes du point « dur » de la démarche d'obtention du permis de conduire.**

« En décembre j'ai fait 3-4 heures de conduite. Ensuite j'ai arrêté la conduite, et dès que j'ai eu le code, là j'ai commencé la conduite. Au début je trouvais ça très difficile, je comprenais pas du tout comment ça marche. Je n'avais jamais essayé ça. Moi j'étais très stressé, je suis très stressé quand je conduis et qu'il y a quelqu'un à côté. Après j'ai pris l'habitude de conduire avec le moniteur que j'avais. Mais dès que j'ai changé de moniteur ça recommençait... J'ai essayé de passer un examen blanc, mais ça me stresse trop. Après le moniteur il sait pas quoi faire, je stresse vraiment beaucoup, après il m'a dit il faut prendre des médicaments... Je stresse et je ne peux pas me concentrer. Là j'ai fait peut-être 50 heures de conduite et je continue à en faire » (Bénéficiaire).

L'accompagnement renforcé que met en place l'auto-école sociale de la Sauvegarde est toutefois à souligner. Les jeunes disposent d'un outil pédagogique, à travers le simulateur de conduite, qui leur permet dans un premier temps d'éliminer les pressions extérieures et de favoriser la prise en main du véhicule. Ils bénéficient par ailleurs souvent d'un nombre d'heures très élevé. Ces heures sont nettement moins chères que dans les autos-écoles classiques (30 euros contre 45 euros). Les moniteurs sont particulièrement présents, à l'écoute des jeunes, prennent en compte leurs difficultés. Lorsqu'ils en ont la possibilité ils

prennent plusieurs jeunes dans la même voiture afin qu'ils puissent bénéficier des conseils du moniteur et qu'ils puissent observer la conduite d'un autre.

Cette pédagogie (la conduite en binôme ou trinôme) a également été envisagée initialement en **Seine-Saint-Denis**, où un réseau d'autos-écoles a été labellisé pour les heures de conduite. Ces autos-écoles sont gérées par des personnes qui pour la plupart ont travaillé auparavant au sein de l'auto-école de Noisy-le-Sec (qui était alors une auto-école traditionnelle). Elles ne répondent pas à un cahier des charges formalisé, mais sont choisies pour mettre en place une pédagogie spécifique et être « sensibles à la question de l'insertion professionnelle ».

Le permis de conduire comme support pour l'action éducative.

À Besançon, la Mission locale a pensé d'emblée le projet comme un projet éducatif.

Certes le permis de conduire en tant que tel est important et doit être lié à un projet professionnel validé, mais **la Mission locale entend également saisir l'opportunité de ce permis pour travailler plusieurs thèmes qui participent de l'insertion sociale et citoyenne des jeunes**. Le passage du permis de conduire est pensé comme un parcours d'insertion. D'où la mise en place de modules d'information/sensibilisation sur les risques routiers, les addictions... Ces modules permettent également de spécifier le dispositif. **On ne se situe pas uniquement dans un dispositif d'appui financier, mais dans un dispositif concourant à l'insertion**. L'engagement des jeunes est nécessaire. Ils ne sont pas placés dans une logique de consommation pure. L'idée première n'est pas qu'ils donnent une contrepartie à l'aide versée (sous un angle moral) mais bien qu'ils s'inscrivent dans une dynamique d'insertion. Cette exigence des pilotes de l'expérimentation consonne également avec le positionnement souhaité par la Mission locale. Celle-ci ne se situe pas dans une logique de « guichet », « d'assistance » mais bien dans une logique d'appui à l'insertion. D'emblée lors de leur dépôt de candidature les jeunes sont informés qu'ils devront participer à plusieurs modules (premiers secours, prévention routière, gendarmerie).

Un module relatif aux premiers secours.

Mis en œuvre par la Croix Rouge sur deux journées, il débouche sur l'attribution du PSC 1. Huit modules pédagogiques rythment les séances. Les jeunes travaillent notamment sur le processus d'alerte en cas d'accident, sur la protection des lieux, sur les premiers gestes... La participation des jeunes à ce stage ne semble pas poser problème. La dimension pratique du contenu, le fait que tout le monde puisse participer, que tous les participants ressortent avec un diplôme sont des éléments très valorisants pour les jeunes.

« La PSC 1 cela leur plaît car c'est de la pratique. C'est ludique aussi. Tout le monde peut faire, il n'y a pas de questions de niveau. En plus c'est collectif. Ils sont tour à tour victimes, secouriste, spectateur. Ces jeunes ne sont pas nuls on fait tout pour les valoriser. Ici ils sont comme les autres, ils peuvent réussir, on n'a pas d'idées reçues » (Acteur, Mission locale de Besançon).

Les agents de la Mission locale mentionnent d'ailleurs que pour de nombreux jeunes, le PSC1 constitue le seul diplôme. Exigé pour certains postes, ce diplôme peut utilement concourir à l'insertion professionnelle. Ce type d'enseignement semble effectivement plutôt apprécié par les jeunes qui ont le sentiment d'apprendre quelque chose pour eux mais également pour les autres.

Un module sur la Prévention routière

Animé par des bénévoles de l'association ces modules sont également obligatoires. L'objectif est certes de délivrer aux jeunes un minimum de règles en matière de prévention des risques, de comportement au volant, mais il s'agit également de « canaliser » et contribuer à l'éducation des jeunes en leur donnant quelques règles (respecter des horaires, acquérir une discipline au sein d'un groupe).

Ici encore ces modules semblent marquer positivement les jeunes. La diffusion de films sur des accidents de la route est souvent citée par les jeunes que nous avons rencontrés. Ces films parfois très « crus » et à forte charge émotionnelle semblent participer de la prise de conscience du risque routier chez plusieurs jeunes. En tout état de cause ce module sur la prévention routière leur paraît très légitime et directement connecté au passage du permis de conduire.

Le recours au Bénévolat

Il est obligatoire sur les sites de la Mission locale du Doubs et sur les Missions locales du Nord Pas-de-Calais.

Dans le Doubs comme dans le Nord Pas-de-Calais, le recours au bénévolat obéit à une double finalité. Même si les pilotes de l'expérimentation peuvent parfois s'en défendre, l'obligation des 30 heures de bénévolat (35h dans le Nord Pas-de-Calais) pour chaque jeune est en partie interprétée comme une « contrepartie » à l'aide financière accordée. C'est d'autant plus le cas que plusieurs communes qui ont mis en place des aides au permis de conduire ont également cette exigence. On se situe ici dans **une logique du « donnant/donnant »** qui paraît justifiée pour de nombreux acteurs ou partenaires du dispositif. Le permis de conduire ne saurait être gratuit pour certains jeunes. Il est donc juste qu'il y ait un retour vers la collectivité. Ce retour est d'autant plus important

que de nombreux acteurs (y compris au sein des Missions locales) considèrent qu'il faut rompre ou contrecarrer les effets néfastes d'un système d'aide qui confinerait souvent à l'assistanat. Enfin, **cette contrepartie du bénévolat permet d'asseoir les engagements des jeunes** et sans doute de maximiser la persévérance des jeunes dans le passage du permis de conduire.

« On est parti de l'expérience de Dexia avec Roubaix. On demande quelque chose en échange. On reste souple pour les jeunes qui sont en apprentissage ou en formation. Mais sinon l'idée c'est qu'on vous donne de l'argent, vous nous donnez quelque chose en contrepartie : du bénévolat et la participation à un atelier sur la sécurité routière. (...) Il faut faire très attention à ce que les jeunes n'aient pas l'impression d'avoir des places prioritaires. Par exemple en Seine-Saint-Denis où il y a des places réservées en Préfecture pour les jeunes du permis Hirsch. Je ne suis pas d'accord car on met en exergue encore une fois un public. C'est cette idée de surprotection. Il faut qu'ils rentrent dans le système. On leur donne des billes, mais que ce ne soit pas de l'argent comme un fruit mûr. Sinon il n'y a plus de notion de l'argent. Qu'on les aides OK. Mais à un certain moment il ne faut pas que ça devienne un droit »
(Acteur, Nord Pas-de-Calais)

« La contrepartie c'est normal. J'ai beaucoup travaillé avec des jeunes de quartier. Il faut dealer avec eux. Après, ils comprennent que c'est pour eux. Il y a besoin d'une contrepartie. Se rendre compte de la valeur travail, le côté citoyenneté. On leur expliquait bien au départ. Dans la vie, on n'a rien pour rien. » (Acteur, Nord Pas-de-Calais)

Le passage par le bénévolat poursuit également une seconde finalité. Il s'agit pour ses promoteurs d'élargir l'horizon des jeunes tant du point de vue professionnel que du point de vue de l'engagement citoyen. Le Bénévolat pourrait permettre de découvrir des secteurs d'activité, des métiers. Il peut ainsi se traduire par une ligne supplémentaire sur le CV, voire même constituer la seule expérience professionnelle des jeunes. Le bénévolat permet également d'incarner une forme de citoyenneté. Les jeunes peuvent ainsi devenir acteurs de la cité en s'investissant sur un champ citoyen.

Incontestablement une grande majorité d'acteurs et de nombreux jeunes rencontrés font un bilan positif de cet engagement « bénévole ». Il permet effectivement à des jeunes de découvrir des activités, le fonctionnement d'une organisation d'une manière « douce ». Ils ne sont ni salariés, ni stagiaires. Ils sont présents parce qu'ils ont théoriquement choisi leur association, son objet. Leur investissement est « volontaire » ce qui les place théoriquement dans une posture plus « responsable ». Les acteurs du dispositif et notamment les agents des missions locales sont particulièrement satisfaits de cette initiative. Elle peut ouvrir de nouveaux horizons pour les jeunes et constituer un nouvel outil d'aide à l'insertion pour les Missions locales.

Ceci dit et malgré tous ces éléments positifs, le recours au bénévolat soulève plusieurs questions et rencontre des limites.

- **La recherche d'associations en capacité pour un nombre limité d'heures. Accueillir des jeunes bénévoles peut s'avérer assez vite complexe** notamment dans les petites villes. Le réseau associatif peut être rapidement saturé, d'où le risque d'un choix par défaut des jeunes qui peut s'avérer contreproductif.
- La réalisation d'un nombre conséquent d'heures de bénévolat peut se heurter au **manque de disponibilité des jeunes** notamment lorsqu'ils travaillent.
- De fait l'exigence du bénévolat peut paraître **trop contraignante pour des jeunes qui travaillent ou inversement des jeunes très éloignés de l'insertion professionnelle** et de la discipline qu'elle impose. Le bénévolat peut de ce fait constituer un « filtre » excluant les populations les plus fragiles.
- La pratique du bénévolat dans ces conditions particulières **peut interroger à la fois sur le sens du bénévolat et sur l'effet du bénévolat sur la représentation du travail pour les jeunes**. Même si peu d'acteurs mentionnent ces interrogations, celles-ci sont latentes. Le jeune bénévole dans le cadre du passage du permis de conduire est de fait un « volontaire contraint » puisqu'il doit effectuer des heures en contrepartie d'une aide financière. **Le bénévolat s'apparente davantage à un Travail d'Intérêt Général** qu'à un choix d'investissement et d'engagement personnel.

« Elle [à la Mission Locale] m'a donné un document à remplir pour les stages. Après je devais faire une lettre de motivation, un CV. Ils m'ont dit oui tout de suite. Et après j'ai commencé mon stage. Avec le permis. C'était un stage d'une semaine. Je faisais le ménage toute la journée, à la Maisons des Enfants, aux R., à 5-10 minutes de chez moi. J'ai fait partout, des écoles maternelles, tout ça. Ils avaient tous des stagiaires. Là-bas [à la Maison des enfants], ils m'ont dit oui tout de suite, du lundi au vendredi. C'était : faire le stage avant et après pouvoir faire des leçons de conduite. C'était du bénévolat, pour dire que vous cherchiez du travail. Le stage, ça m'a beaucoup plu » (Bénéficiaire).

Certains jeunes découvrent effectivement le secteur associatif et le bénévolat via l'expérimentation. Il s'agit pour certains d'une agréable découverte au point d'ailleurs que le bénévolat devienne une occupation très importante qui supplante la recherche d'emploi moins intéressante et gratifiante. À l'extrême, **la pratique du bénévolat peut brouiller les représentations du travail et du salariat**. Habités aux stages non rémunérés, aux petits boulots, le bénévolat s'apparente à une nouvelle forme de travail non rémunérée :

« Les 35 heures de bénévolat, il y a du pour et du contre. Il faut trouver un emploi bénévole qui ne soit pas une activité d'emploi (pas faire le ménage dans une école par exemple). On a donc exclu les collectivités. Ça a surtout été les associations, la Croix Rouge, SPA, Secours Populaire, ou dans des clubs. Parfois dans des maisons de retraite mais bien en spécifiant. (...)

*Il y a un jeune où ça a été vraiment une réussite. Il a trouvé sa voie dans une action bénévole. Il a continué le bénévolat pendant un an. Puis il a été recruté (...). Certains autres jeunes continuent occasionnellement à s'investir à La Croix Rouge ou au Secours Populaire. (...) **Le contre c'est la difficulté à trouver une association, un lieu où il n'y ait pas substitution à un emploi salarié** » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).*

Un accompagnement disjoint de l'accompagnement vers l'emploi ?

La perspective de l'insertion professionnelle des jeunes est systématiquement mentionnée dans les objectifs des politiques d'aide au permis de conduire mis en œuvre sur les différents sites enquêtés.

Cette finalité apparaît notamment dans le choix des publics prioritaires du **dispositif Pôle Position 93, en Seine-Saint-Denis**, où l'aide au permis est avant tout pensée comme un coup de pouce déclencheur d'une aide à l'embauche. Pour bénéficier du dispositif, les jeunes doivent avoir « validé un projet professionnel », pour lequel le permis est indispensable.

Certains sites font également état de deux démarches qui s'alimentent l'une et l'autre, et insistent sur l'effet remobilisateur du permis de conduire.

L'accompagnement adapté et l'aide financière conséquente proposée par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse présentent l'aide au permis comme un appui réellement « concret » pour les jeunes, qui nécessite une fréquentation plus assidue de la Mission locale et potentiellement des échanges plus étroits avec le conseiller.

« C'est concret pour lui : je travaille à la fois sur mon projet professionnel et j'ai une aide financière pour mon permis de conduire. C'est concret, il y a du lien. (...) Je peux palper ce que je suis en train de faire. Ça a une signification » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).

Cependant, même si beaucoup de Missions locales ont porté cette expérimentation, le dispositif est resté le plus souvent un dispositif un peu « à part », un dispositif supplémentaire dans la panoplie des aides existantes. Si les conseillers sont sollicités pour le repérage des jeunes, suivent de plus ou moins près l'évolution des jeunes qu'ils accompagnent sur l'emploi, ils s'impliquent souvent d'assez loin dans l'apprentissage du permis de conduire. **La mobilisation sur le dispositif est de fait très variable d'un conseiller à un autre. Leur rôle n'est pas toujours clairement énoncé ou bien appréhendé par les conseillers eux-mêmes.** Cela se traduit de fait dans l'organisation des dispositifs, où l'accompagnement et le suivi sur ce volet sont délégués à un coordinateur de l'expérimentation ou un « référent permis », qui assure notamment la fonction administrative de suivi de l'assiduité des jeunes dans les différents modules proposés.

*« **Pour les conseillers, c'est un dispositif parmi pleins d'autres, qu'on gère. Ca représente 2 jeunes par conseiller.** » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).*

« On a expliqué aux autres Missions locales : vous nous avez complètement délégué ce travail (de suivi des jeunes dans le permis). Mais vous connaissez les jeunes mieux que nous. Il faut être clair : on ne peut pas suppléer le conseiller. Nous une fois qu'on a fait 2-3 relances, voilà. On ne peut pas faire le travail des 14 Missions locales pour faire le tour de tous les jeunes individuellement ... » (Acteur, Seine-Saint-Denis).

« La réalité, c'est comme ça dans toutes les Missions locales, pour un conseiller, **si un jeune est sur un dispositif, on le met un peu de côté, on se concentre sur d'autres.** Objectivement on n'avait pas prévu de faire toutes ces relances pour les jeunes. Sinon il faudrait faire avec 3000 euros et confier à un organisme de formation ... Là il y a une partie qui n'est pas faite [l'accompagnement personnalisé des jeunes par le conseiller]. » (Acteur, Seine-Saint-Denis).

L'exemple de la Sauvegarde 95 est emblématique de la difficulté à mener en parallèle et de manière synergique le passage du permis de conduire et l'insertion professionnelle. Le projet initié par les deux réseaux ambitionnait pourtant cette convergence des démarches. Quel bilan en font les acteurs 18 mois après ? Celui-ci est mitigé.

En positif, les éducateurs et conseillers peuvent noter **une meilleure réactivité entre les deux réseaux** pour mieux accompagner le jeune et tenter de fluidifier les articulations entre le passage du permis et la poursuite de l'insertion professionnelle. Ainsi les rendez-vous pris avec les jeunes seraient plus rapides et plus adaptés à leurs besoins. De même des réunions tripartites (éducateur, conseiller mission locale et jeune) permettent de résoudre des difficultés notamment par rapport à des questions d'abandons et de dettes financières à l'égard de l'auto-école sociale.

Toutefois **les bénéfices obtenus semblent en deçà de ceux escomptés en début d'expérimentation.** Les acteurs évoquent plusieurs difficultés. D'une part le projet n'a pas pu se mettre en place tel qu'il était imaginé initialement. Alors que la Mission locale envisageait une présence systématique d'un conseiller Mission locale lors du stage de 15 jours à l'auto-école sociale, ce déploiement de moyens s'est avéré impossible. Le marqueur « insertion professionnelle » du dispositif s'en est retrouvé diminué. Plus en amont le choix des publics éligibles au dispositif n'a pas réellement relevé d'une démarche partagée par les deux réseaux. Chacun d'entre eux a choisi ses bénéficiaires en faisant valider son choix par le partenaire, cette validation reposant peu sur des critères partagés. La suite des parcours des jeunes a donné lieu à des coopérations très inégales entre les deux réseaux. Les acteurs évoquent des rythmes et des cultures différents. Les jeunes éprouveraient ainsi des difficultés à s'inscrire dans un accompagnement avec la Mission locale (qui serait perçue comme trop « administrative » et « institutionnelle »). Quant aux conseillers de celle-ci, ils considèrent que les éducateurs restent trop proches des attentes immédiates des jeunes et qu'ils ne favorisent pas leur autonomie.

La dominante du dispositif Mobil'jeunes reste bien l'accès au permis de conduire via une pédagogie et un accompagnement adapté. Mobil'jeunes permet de mobiliser les jeunes au sens large mais la perspective de l'insertion professionnelle (même si elle peut être présente) reste moins travaillée et accompagnée que le passage du permis de conduire.

« On a des jeunes réfractaires à aller à la Mission Locale, soit parce qu'ils y sont déjà allés et en sont déçus, soit parce qu'ils ne sont jamais allés. Sur les 7 jeunes, pour certains ça a bien accroché, pour certains ça a bien accroché pour le permis, mais moins sur la Mission Locale. (...) Le point fort de Mobil'Jeunes, c'est tenter d'amorcer un accompagnement plus large sur l'insertion sociale et professionnelle. Après il y a des difficultés sur le rythme, le rythme de l'insertion est plus lent... Au début, le jeune a envie de passer son permis et accepte d'être accompagné. Après la notion de contrainte se perd. (...) Il y a un problème de rythme, le permis on veut que ça soit rapide, et l'accompagnement Mission locale est plus long... on a du mal à le pérenniser avec le permis. (...) Quand la Mission Locale leur fait des propositions de plateforme de mobilisation, ça, ça les tue. Parfois ils vont à la Mission Locale et ils ne comprennent pas tout, mais ils le disent pas, ça ils le disent à l'éducateur... c'est bien quand on y va avec eux » (Acteur, Dispositif Mobil'Jeunes, Val d'Oise).

Au-delà du lien parfois difficile à trouver entre l'accompagnement au passage du permis de conduire et l'accompagnement vers l'emploi, de nombreux acteurs rencontrés dans le cadre de cette expérimentation conviennent par ailleurs qu'il est **difficile de véritablement travailler la dimension insertion professionnelle au regard de la disponibilité que réclame pour le jeune le passage du permis, sur une durée relativement longue.** Pour les conseillers qui les accompagnent, **les jeunes sont dans une démarche très séquentielle et il est souvent difficile de les amener à faire plusieurs choses à la fois.**

↳ **Les auto-écoles, partenaires difficiles d'une politique d'aide au permis**

Le partenariat avec les autos-écoles a pu prendre une dimension plus ou moins importante suivant les territoires. Si certaines structures ont fait le choix de s'adresser indifféremment à toutes les autos-écoles du territoire, d'autres ont privilégié des autos-écoles avec lesquelles elles avaient déjà développé des relations privilégiées.

Dans le Doubs ou en Nord Pas-de-Calais, ce sont les jeunes qui choisissent leur auto-école. Aucune démarche n'a été menée pour travailler avec les autos-écoles sur le plan de la pédagogie (en demandant par exemple des aménagements pour certains jeunes), ou sur le volet financier. Dans le Nord Pas-de-Calais, comme dans le Doubs, **certaines Missions locales assurent néanmoins une réelle médiation entre le jeune et l'auto-école.** Dans une des Missions Locales rencontrées, si une auto-école retarde trop le passage du

permis pour un jeune, le référent chargé du dispositif fait pression sur l'auto-école. Dans l'autre sens, la Mission locale peut insister auprès d'un jeune sur l'importance de son assiduité, après avoir été informé de son absentéisme par l'auto-école... Ces relations autos-écoles – Missions locales dépendent fortement de la bonne volonté des autos-écoles. Certaines rentreront dans le jeu, d'autres non. L'expérimentation aura au moins permis de poser les premières bases d'un travail en commun dans l'esprit d'un accompagnement des jeunes.

« On a des auto-écoles qui refusaient les jeunes Mission locale. (...) On est un peu tributaire des autos-écoles, qui jouent le jeu, ou pas. Il y a certaines auto-écoles avec qui ça se passe bien. Elles informent tout de suite s'il y a un problème avec un jeune. Et d'autres autos-écoles qu'on est obligé de relancer plusieurs fois pour avoir les factures ou attestations d'assiduité. (...) Il faudrait que la Mission Locale puisse choisir l'auto-école. (...) Parfois on doit relancer les auto-écoles pour qu'elles fassent passer le permis à un jeune. Elles sont au courant aussi ... Quand les jeunes ont atteint les 800 euros, ça fait traîner quoi ... Et au bout d'un mois, le jeune est obligé de repasser des leçons » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).

Avec l'auto-école ECF de Gap, la Mission Jeunes 05 réalise également des points réguliers par téléphone, au moins deux fois par mois, pour évoquer le parcours des jeunes accompagnés, en termes d'assiduité et de résultats. Les jeunes sont obligés de s'inscrire dans cette auto-école pour participer à l'expérimentation. Des démarches avaient été entreprises pour associer d'autres autos-écoles du réseau ECF au dispositif, mais celles-ci n'ont pas voulu jouer le jeu et accepter les conditions proposées par la Mission Jeunes (tarifs négociés notamment).

« Les autres ECF n'ont pas voulu jouer le jeu : ils se sont retournés contre l'ECF de Gap en disant qu'elle tuait le marché. Du coup, pour un jeune de Briançon par exemple, on a dû lui payer un abonnement en train sur le Crédit Mobilité... Peut-être qu'il aurait fallu négocier avec les autres autos-écoles, mais on n'aurait jamais eu les mêmes tarifs » (Acteur, Mission Jeunes 05).

Le travail mené avec l'auto-école ECF de Gap s'inscrit en revanche dans des habitudes de travail déjà bien rôdées dans le cadre des actions Mobilité de la Mission Jeunes. Habituee à accueillir des publics en insertion, cette auto-école tient compte en partie des difficultés d'apprentissage des jeunes et s'inscrit véritablement dans le partenariat avec la Mission Jeunes. **Pour les pilotes du dispositif, l'absence de réseau d'autos-écoles autour de l'action apparaît toutefois comme une vraie faiblesse du dispositif** : *« Il y a certains jeunes, qui sont éloignés, ils sont obligés de prendre des jours de congés pour tout passer en intensif » (Acteur, Mission Jeunes).* L'expérimentation étant menée sur Gap, la question des déplacements et des repas s'est régulièrement posée pour ne pas alourdir les frais des jeunes. La Mission Jeunes a dû compenser en mobilisant différentes aides, dans le cadre du FAJ notamment. *« Il y en a qui ont lâché, car même venir sur Gap, c'était*

compliqué ». L'absence d'un réseau d'autos-écoles n'a pas facilité la mise en œuvre de la dynamique.

En Seine-Saint-Denis, en revanche, un véritable **réseau d'autos-écoles labellisées** a été mis en place sur le territoire, avec un tarif négocié à 36 euros de l'heure pour la conduite. 7 zones ont été définies. Dans chacune de ces zones, une ou deux autos-écoles interviennent. Ces autos-écoles accueillent les jeunes habitant sur le territoire après le passage du Code avec l'auto-école sociale de Noisy-le-Sec. Ce ne sont pas les jeunes qui choisissent leur auto-école, elle leur est désignée « d'office » selon leur lieu d'habitation.

Il s'agit ici de la **constitution d'un véritable réseau, avec des comités de suivi** réunis trois fois par an. Ces rencontres ont notamment permis aux autos-écoles d'exprimer « *leurs interrogations, leurs soucis avec les jeunes* ». Cela a été l'occasion, en début d'expérimentation, de constater que beaucoup de jeunes ne se présentaient pas à leurs heures de conduite : « *comme ils ne payaient pas leurs heures de conduite, ils ne se sentaient pas très mal* ». Il a donc été décidé que le jeune devrait payer les 36 euros de sa poche, s'il ne se présentait pas à une heure de conduite programmée : « *cela a été efficace* ». Tarif qui a du reste fait l'objet d'une demande de réévaluation de la part des autos-écoles en cours d'expérimentation (il n'aura finalement pas été renégocié).

En dépit de ces avancées, la mise en place de ce partenariat a néanmoins rencontré des limites : les pilotes du dispositif font état d'un « **manque de moyens de communication entre les autos-écoles et les référents des Missions locales**. *Il y a eu des mails et des appels. Mais c'était un peu insuffisant* ». Un logiciel avait pourtant été mis en place, SPID. Mais il était peu rempli par les autos-écoles, peu consulté par les Missions Locales. Et l'initiative a progressivement échoué. L'objectif à l'avenir, pour les pilotes, serait donc de « *refaire SPID mais dans une version plus accessible. Avec un comité de suivi mixte auto-écoles et référents* ».

Les difficultés de suivi et de pilotage avec les autos-écoles qui ont pu apparaître sur certains sites (Nord Pas-de-Calais notamment) ont été moins sensibles sur le site de la Mission locale de Cournon-Billom, où le dispositif est plus léger en termes de volume de jeunes accompagnés (seuls 100 jeunes bénéficiaient de l'expérimentation), et où un réseau d'autos-écoles avait été constitué dès 2004, par le biais du Pôle Mobilité de la Mission locale. **Le degré de maturité du partenariat était de ce fait beaucoup plus avancé que sur les autres sites expérimentateurs.**

En 2004, la Mission locale était allée à la rencontre de l'ensemble des autos-écoles du territoire. La constitution de ce réseau avait plusieurs objectifs :

- Permettre aux jeunes de passer leur permis près de chez eux : une auto-école sociale existe à Clermont-Ferrand, mais elle ne peut couvrir tous les besoins du territoire. La constitution de ce réseau permettait à un jeune qui n'avait jamais été inscrit de **trouver une auto-école au plus près de son domicile ou la plus adaptée à ses contraintes**. Elle facilitait par ailleurs le suivi de la Mission locale, qui pouvait suivre tous les dossiers sans avoir à les transférer : « *on maximise les financements en limitant les frais annexes* ». Elle a pu également négocier les BSR (Brevet de Sécurité Routière) et les faire passer plus rapidement.
- Influer sur l'approche pédagogique proposée : le Pôle Mobilité a essayé de négocier avec les autos-écoles qu'elles puissent s'inscrire dans une pédagogie plus adaptée au profil des candidats présentés (à savoir ne pas uniquement passer les DVD sans correction de moniteurs en aval), mais s'est généralement heurté à **des pratiques professionnelles difficiles à faire évoluer** : « *je leur ai dit 'on attend de vous que vous travailliez de manière différente, car votre travail doit être complémentaire du nôtre. Mais de la façon dont ils travaillent en individuel, ils n'ont pas modifié leur comportement. Celles qui ne faisaient pas de corrections, elles n'en font toujours pas* ». En revanche, la Mission locale a pu négocier **des adaptations en termes de fonctionnement**, comme le fait de réserver l'accès aux cours de conduite aux jeunes ayant déjà obtenu le code ou de limiter le nombre d'heures de cours de conduite suivies par semaine.
- Négocier un processus, des modalités organisationnelles et conditions financières plus favorables pour les jeunes de la Mission locale : l'ensemble des autos-écoles partenaires ont accepté la règle fixée par la Mission locale de ne pas commencer les cours de conduite avant l'obtention du code et de ne prendre un financement que pour le code dans un premier temps, tout en maintenant la possibilité pour les jeunes de la Mission locale d'obtenir ensuite le tarif « forfait global », généralement appliqué lorsque les candidats paient tout d'un coup.
- Mettre en place des règles communes et assurer un suivi étroit de l'assiduité des jeunes : **une convention cadre est signée entre le jeune, la Mission locale et l'auto-école concernée**. Chaque auto-école a accepté un système de suivi, avec des « alertes » permettant au Pôle Mobilité de **s'assurer de l'assiduité de chaque jeune** (des « fiches de présence » sont signées systématiquement par les jeunes et l'auto-école).

Il n'y a pas de réunions régulières de coordination avec l'ensemble des autos-écoles, mais des visites très régulières du Pôle Mobilité (a minima mensuelles) et de fréquents échanges téléphoniques :

« Sur le travail avec les auto-écoles, c'est à construire au départ, avec des règles claires et à alimenter tout le temps. Il faut un référent accessible tout le temps. Ils doivent avoir une personne vers qui se tourner en cas de problème. Concrètement, ça a nécessité que je change mes horaires de travail, en travaillant plus tard 2 soirs par semaine, car les auto-écoles sont souvent ouvertes entre 18h et 20h » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).

Le développement de ces relations avec les autos-écoles a permis aux responsables du Pôle Mobilité de la Mission locale de développer des solutions et une expertise leur permettant d'intervenir sur l'ensemble du processus d'accès aux permis de conduire.

Plusieurs **problèmes d'ordre administratif** viennent en effet compliquer le parcours des jeunes, parfois dès l'inscription à l'auto-école, et nécessitent un accompagnement particulier.

Par exemple, certains jeunes ne disposent pas du BSR (Brevet de Sécurité Routière), qui est obligatoire pour toutes les personnes nées après le 1^{er} janvier 1988. La formation théorique est dispensée au collège, et validée par l'ASSR (Attestation scolaire de sécurité routière) niveau 1 (5^{ème}) et niveau 2 (3^{ème}). La formation pratique se déroule dans une auto-école : elle correspond à 5h de conduite et coûte environ 150€. **L'ASSR niveau 1 est obligatoire pour passer le BSR et l'ASSR niveau 2 est obligatoire pour passer le permis de conduire.**

Bien souvent, il n'y a aucune préparation à l'examen et certains ne réussissent pas à l'obtenir (niveau 1 ou 2). D'autres ne vont pas jusqu'en 3^{ème}. Enfin, il y a ceux qui perdent le document et les établissements scolaires ne sont pas toujours en capacité de fournir des duplicata.

Les jeunes sont parfois obligés de passer par cette première étape avant de pouvoir prétendre passer le permis de conduire :

« Il n'y a plus qu'une solution : passer l'ASSR dans les GRETA. C'est gratuit pour la personne. Le problème, c'est qu'il n'y a que 3 sessions organisées par an. Ça peut être très long et l'auto-école, tant qu'elle n'a pas ce document, elle ne pourra pas te présenter à l'examen (...) De plus en plus, cette aberration est remise en cause. Probablement qu'à l'avenir cette obligation de l'ASSR ne sera plus de mise » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).

Les coefficients des autos-écoles pour les places aux examens constituent un autre problème régulièrement soulevé.

« Lorsque certains jeunes font le forcing pour passer le permis au bout de 20h et le ratent, certaines autos-écoles ne souhaitent plus les prendre. Aujourd'hui, il y a un coefficient lié au taux de réussite à l'examen. Ce coefficient détermine le nombre de places pour passer l'examen » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).

« Quand vous réussissez, ça vous attribue une place supplémentaire, alors qu'avant on avait les droits par rapports aux inscriptions que l'on faisait. Cela signifie que l'on doit être plus vigilants par rapport à notre formation... mais c'est vrai que d'autres auto-écoles refusent ces jeunes parce qu'ils font tâche » (Gérante d'auto-école).

« L'apprentissage du permis c'est dur. Les autos-écoles sont surchargées. Il y a un problème de présentation aux examens. Il y a des jeunes qui attendent. C'est par ordre d'inscription. Mais il y a un manque de places. C'est en fonction des taux de réussite des autos-écoles. Il y a certains jeunes qui en sont à 55 heures de conduite. Avant de les positionner à l'examen, les autos-écoles veulent être sûres que les jeunes vont l'avoir. (...) Si le jeune n'est pas accompagné, l'auto-école aura tendance à freiner. S'il n'y a pas d'accompagnement... » (Acteur, Nord Pas-de-Calais)

En **Seine-Saint-Denis**, par exemple, la très longue attente dans le Département pour avoir une date d'examen a été source de très importantes difficultés la première année du dispositif. Les jeunes attendaient pour certains depuis 6 mois sans toujours avoir de date d'examen (pour le code et pour la conduite).

Après un lobbying politique important, la Mission Locale de Bondy a obtenu un numéro d'agrément (comme si elle était une auto-école) et gère elle-même en direct un nombre de places d'examen par mois qu'elle distribue aux autos-écoles du réseau et à leurs jeunes. La Mission locale organise chaque mois une réunion avec toutes les autos-écoles pour faire un point et la répartition des places d'examen (80 places par mois pour la conduite). L'expérimentation dans le département est affranchie des modes de faire habituels de répartitions de places d'examen entre autos-écoles (selon leurs résultats à l'examen des périodes précédentes,...). La Mission Locale de Bondy a entièrement la main sur cette partie-là de la chaîne.

L'expérimentation a ainsi, dans certains cas, renforcé le partenariat des porteurs de projets avec les autos-écoles du territoire, et permis de trouver des solutions aux difficultés récurrentes des jeunes, en particulier sur le volet administratif.

L'idée d'adapter les pratiques pédagogiques au regard des difficultés repérées auprès de certains jeunes n'est en revanche pas forcément entendue par les autos-écoles, dont certaines estiment que les jeunes orientés par la Mission locale ne

rencontreraient pas nécessairement plus de difficultés que les autres. L'obtention du permis de conduire serait avant tout affaire de motivation :

*« Moi ce que j'ai demandé, c'est qu'ils soient 'profilés'. J'ai demandé que les jeunes soient motivés. Ça ne m'intéresse pas que tu m'amènes des jeunes qui ont une aide et qui ne sont pas motivés. Je détermine les plus motivés et au moins on ne sera pas sur du gaspillage d'argent public. Et il l'a tenu. On a fait signer des documents. On a mis la carotte aussi : 't'as pas le code, t'as pas la conduite'. On a fait en sorte que les élèves ne mettent pas un pied dans la voiture avant d'avoir eu le code. Ça les tient. (...) Mais **moi je ne travaille pas à la tête du client**. On conduit à 90% avec les yeux » (Gérant d'auto-école).*

Pour eux, **cet accompagnement renforcé repose par ailleurs sur des compétences qu'ils n'ont pas forcément** : *« nous, moniteurs, **on est dans le social maintenant, et on n'est pas préparés** » (Gérant d'auto-école).*

Sur le territoire couvert par la Mission locale de Cournon-Billom, même s'ils mesurent par certains côtés les dangers que feraient courir pour leur profession de tels dispositifs, les autos-écoles rencontrées voient plutôt d'un bon œil l'accompagnement pédagogique entrepris par la Mission locale, le jugeant complémentaire de leur propre travail. **Leurs contraintes (de rentabilité) ne leur permettraient pas de faire plus pour les jeunes rencontrant le plus de difficultés** : *« je me suis reposé sur la Mission locale. Ils ont des cours de soutien renforcé »* explique ainsi un directeur d'auto-école, révélant par là même les effets potentiellement « pervers » de la démarche.

L'expérimentation leur apparaît généralement profitable dans le sens où elles bénéficient d'un appui pour le suivi des jeunes (et donc d'un recours également en cas de difficulté), et d'un acteur à même de prendre en charge un renforcement de l'appui pédagogique pour des jeunes pour lesquels leur offre de services peut paraître inadaptée. Mais ce suivi n'a pas pu être mis en place sur l'ensemble des sites ayant participé à l'expérimentation.

De fait, le partenariat a ses limites et la bonne volonté initiale de certaines autos-écoles a pu s'estomper au cours de l'expérimentation, devant les difficultés de suivi, de coordination, ou encore la crainte des autos-écoles de perdre à terme leur rôle dans l'enseignement du code de la route.

L'expérimentation induirait une surcharge administrative (nécessité de faire plus de factures, suivi plus étroit des jeunes et des « comptes à rendre » régulièrement,...), voire des problèmes de trésorerie, lorsque le paiement est échelonné en plusieurs versements.

Les autos-écoles ne sont donc pas forcément prêtes à faire beaucoup d'efforts pour accompagner de tels dispositifs : leur fragilité économique, la « saturation » de certaines autos-écoles au regard de dispositifs d'aide publique jugés trop consommateurs de temps et peu rentables limitent grandement leur volonté ou capacité d'implication dans le partenariat,

la flexibilité et les moyens qu'elles peuvent y consacrer en matière d'adaptation pédagogique.

L'expérimentation soulève par ailleurs des réticences au sein de nombreuses autos-écoles quant au public visé par ces dispositifs, dont la motivation ne serait pas avérée, et dont les problématiques de comportement pourraient potentiellement désorganiser le bon fonctionnement, voire nuire à l'image de l'auto-école ou influencer négativement sur le coefficient leur permettant d'obtenir des places aux examens en cas d'échecs répétés.

« Le problème, c'est qu'ils ne viennent pas. Ils disparaissent, puis reviennent... Parmi ces gens là, si vous en avez 2 sur 10 qui sont motivés, c'est déjà bien. De toutes façons, cela ne leur coûte rien, donc ils ne viennent pas, ils abandonnent » (Gérant d'auto-école).

Au final, sur l'ensemble des dispositifs, seules les autos-écoles sociales ont pu être réellement mobilisées pour développer une pédagogie adaptée, ce qui, pour l'avenir, peut constituer une indication sur les modalités de partenariat les plus pertinentes pour accompagner au mieux les jeunes dans leurs démarches visant à l'obtention du permis de conduire.

▷ **Les débuts timides d'une gouvernance**

La dynamique partenariale d'un point de vue institutionnel est variable d'un site à l'autre, mais apparaît d'une manière générale relativement faible. **Les comités de pilotage de l'expérimentation, lorsqu'ils ont été réunis, n'ont pas véritablement constitué des espaces de dialogue** entre partenaires institutionnels et relèvent plus d'instances favorisant le partage de l'information entre partenaires que d'instances véritablement politiques. **L'expérimentation n'a le plus souvent pas été saisie comme une opportunité de penser une politique territoriale concertée d'aide au permis de conduire.**

Dans le Val d'Oise, par exemple, aucun pilotage institutionnel n'a réellement été mis en oeuvre. Le dispositif est piloté par la Sauvegarde 95 et la Mission locale de Cergy-Pontoise. **Le Conseil Général n'est pas présent dans l'expérimentation, ni l'Etat alors même que sur le territoire la question des aides financières au permis de conduire se pose avec acuité.** Le Conseil Général depuis plusieurs années intervient financièrement pour tous les jeunes du département. Le Conseil Régional intervient également et permet en 2012 à la Mission locale de mobiliser des bourses pour une cinquantaine de jeunes.

L'expérimentation ne fait pas non plus l'objet de réunions de pilotage ou de suivi régulières dans les Hautes-Alpes. **Le travail avec les partenaires opérationnels s'inscrit dans des habitudes de travail bien rôdées** depuis plusieurs années qui ne nécessitent pas selon les pilotes du dispositif une approche véritablement formelle, que ce soit avec les partenaires institutionnels ou les partenaires opérationnels de l'action : « *il n'y en a pas besoin : cela alourdirait plus les choses* » (Acteur, Mission Jeunes 05).

Si des fonds du Conseil Général ou du Conseil Régional peuvent être mobilisés sur du cofinancement, ils ne sont pas réellement impliqués dans le pilotage de l'action. L'intervention du Conseil Général s'inscrit surtout dans un soutien global, matérialisé par la convention qui le lie à la Mission Jeunes. **L'expérimentation apparaît avant tout positionnée comme une opération interne.**

Différentes aides sont cependant mobilisées sur le territoire, dans le cadre de l'APRE (Aide personnalisée de retour à l'emploi) ou des financements du Conseil Général au titre du rSa et des politiques d'insertion :

- Une aide au permis est proposée en faveur des jeunes bénéficiant du rSa, dans le cadre du Plan Départemental d'Insertion (le jeune doit avoir obtenu le code, et le Conseil Général finance la conduite à hauteur de 800€ maximum). Les ayant droits des allocataires rSa peuvent avoir également droit à toutes les aides prévues dans le cadre du rSa, notamment l'aide au permis (supérieure à l'aide octroyée dans le cadre du FAJ). Cependant, les jeunes de - de 26 ans bénéficiaires du rSa ne représentent que 120 personnes sur le département (en tant que chargés de famille). Depuis septembre 2010, seuls une vingtaine de jeunes ont bénéficié du rSa jeunes. Ils sont éligibles aux aides dans le cadre du PDI.
- Par le biais du Fonds d'aide aux Jeunes (FAJ), une aide au permis peut également être octroyée : 382€ avec obligation d'avoir le code au préalable et de rentrer dans les critères de ressources et de mobilisation sur un projet professionnel.
- Dans le cadre du PDI, une réflexion a par ailleurs été amorcée sur la mise en place d'une plateforme de mobilité, en lien avec la Direccte.

Dans le Doubs, au-delà du pilotage opérationnel de l'expérimentation au sein du réseau des Missions locales et PAIO, existe un comité de pilotage institutionnel de l'opération. Voulu par la Mission locale de Besançon, ce comité de pilotage est en fait essentiellement une instance d'information plus qu'une instance politique. Il est composé notamment de la Direccte, de la DRJSCS, du Conseil Général, de la Ville de Besançon.... Ce comité de pilotage s'est réuni à trois reprises.

Le Conseil Général du Doubs a cependant abondé à hauteur de 180 euros le financement du permis de conduire pour les jeunes, ce qui est une première au titre du permis de conduire. Ce financement fait écho à ce que le Conseil Général pratique pour les bénéficiaire du rSa et qu'il entend systématiser pour ceux-ci. Une aide significative au passage du permis de conduire.

En **Seine-Saint-Denis**, la dynamique partenariale n'a pas non plus été très développée d'un point de vue institutionnel, mais elle a permis néanmoins de mutualiser des moyens financiers (avec le Conseil Général) et d'imaginer des solutions très concrètes dans le processus d'accès au permis de conduire des jeunes, comme la **gestion en direct d'un nombre de places d'examen** tous les mois, négocié avec la Préfecture (ce qui est loin d'être négligeable dans un département où cette problématique était initialement source de très grandes difficultés dans la première année du dispositif).

Des aides individuelles au permis de conduire existent déjà au niveau du Conseil Général depuis 2008. Elles sont versées uniquement à des jeunes ayant déjà le code, qui sont dans une démarche d'insertion et visent un métier nécessitant le permis. Un barème est établi en fonction des revenus, et permet d'octroyer des aides de 400, 700 ou 1000 euros. L'aide est versée à la personne directement, des jeunes suivis par la Mission locale pour la plupart. Des subventions sont par ailleurs allouées à des autos-écoles sociales (La Courneuve, Aubervilliers,...), pour financer notamment des programmes comme le programme « En Route Vers l'Emploi » (ERVE), dont s'est inspirée la Mission locale de Bondy pour concevoir le dispositif Pôle Position 93.

Dans le cadre de l'expérimentation, **le Conseil Général complète le financement du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse**, en rajoutant une aide permettant de financer 5 heures de conduites supplémentaires pour chaque jeune positionné sur le dispositif. Il est par ailleurs associé aux comités de pilotage, qui réunissent les représentants des Missions locales partenaires, du FEJ et des acteurs institutionnels du territoire.

Contrairement aux autres dispositifs, les pilotes de l'expérimentation ont développé une communication importante sur le dispositif dans la presse locale et différents médias (chaîne parlementaire,...), et produit une newsletter mensuelle dédiée à l'action.

Sur le site de la Mission locale de Cournon-Billom, un comité de pilotage institutionnel s'est tenu chaque année, en présence notamment de la DRJSCS, de la DDSCS et des partenaires du Conseil Général du Puy-de-Dôme, de Pôle Emploi et de la Ville de Cournon.

La réunion de cette instance permet notamment de faire un point sur l'ensemble des aides proposées sur le territoire en termes d'aide à la mobilité et de croiser les enseignements tirés de la mise en œuvre de plusieurs expérimentations ou dispositifs, pilotés par la Mission locale, le Conseil Général ou Pôle Emploi.

Le Conseil Général suit l'expérimentation et le projet de plateforme de mobilité, mais n'est pas véritablement impliqué dans le pilotage de l'action. Il est en revanche particulièrement actif sur le champ de la mobilité, et contribue à la politique d'aide à la mobilité de la Mission locale par le biais de la gratuité sur le réseau de cars Transdôme pour les jeunes suivis par les Missions locales et les publics en insertion, l'aide au permis de conduire pour les jeunes en situation de « grande précarité », les Bourses autonomie dans le cadre du Plan d'Action pour l'insertion des Jeunes, des financements dans le cadre du Plan Départemental d'Insertion pour les bénéficiaires du rSa, ou des financements qui peuvent également être mobilisés dans le cadre du Fonds d'Aide aux Jeunes (FAJ).

Pôle Emploi a également lancé une expérimentation avec la Mission locale pour favoriser l'obtention du permis de conduire pour 40 demandeurs d'emploi. Le principe est le même que l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » : la Mission locale accompagne les demandeurs d'emploi via des cours de soutien au code et Pôle Emploi finance le permis à hauteur de 2000 €, dont 1500 € directement pour le bénéficiaire (500€ au lancement de la démarche, 500 € une fois qu'il y a le code et 500 € pour la conduite). Des aides sont également accordées dans le cadre de l'APRE.

Le Conseil Régional verse par ailleurs une aide globale de 11 000 € à la Mission locale pour le volet Mobilité de son action.

Une information a été faite auprès de l'ensemble des communes du territoire, mais seule la Ville de Cournon s'est engagée dans une démarche similaire auprès des jeunes de son territoire. La commune finance 20 bourses, en échange d'un bénévolat dans les associations de la commune.

Bien que fortement investis sur le champ de la mobilité, ces acteurs institutionnels se sont cependant peu saisis de l'expérimentation pour faire avancer leur réflexion.

En dépit de ces temps de rencontre institutionnels, **l'expérimentation est essentiellement pilotée en interne**, dans le cadre d'un comité de suivi technique hebdomadaire, réunissant en réunion d'équipe les animateurs du Pôle Mobilité et les conseillers de la Mission locale.

L'expérimentation s'inscrit cependant dans une dynamique territoriale portée par plusieurs structures d'insertion, à travers un projet de « plateforme de mobilité ».

Pour la Mission locale de Cournon-Billom, une telle ambition ne peut en effet être portée de manière pérenne et isolée par une Mission locale, et doit être saisie par les partenaires institutionnels du territoire. Depuis trois ans, la Mission locale participe à une réflexion partenariale avec plusieurs structures d'insertion du territoire mobilisées sur des actions de mobilité, afin de **porter des réflexions à l'échelle de l'agglomération autour du renforcement des outils disponibles** (prêts de scooter, de voitures, déplacements à la demande, réparation de véhicules, aide au permis,...), de manière à dépasser le simple

« dépannage » pour accompagner les personnes dans l'acquisition d'une autonomie dans leurs déplacements.

« On a travaillé parallèlement avec un certain nombre de partenaires [7 structures d'insertion qui ont développé des actions de mobilité], sur un projet de plateforme de mobilité. Ça ne prend du sens que par rapport à ça. Car ce n'est pas vraiment dans les missions de la Mission locale de financer 4 personnes dans un pôle mobilité. Ça ne peut être que transitoire, et que dans cette optique de plateforme » (Acteur, Mission locale de Cournon-Billom).

Dans le Nord Pas-de-Calais, Le Conseil Régional, la Direccte et les deux Conseils Généraux sont associés aux comités de pilotage de l'expérimentation. Le Conseil Régional finance des autos-écoles sociales et des formations d'aide à la mobilité dans le cadre du Programme Régional de Formation. Le Conseil Général du Nord intervient dans le cadre du Fonds d'Aide aux Jeunes, en fonction des revenus de la famille.

Pour ces collectivités, **l'expérimentation a eu un effet accélérateur sur l'intérêt porté à la problématique de l'accès des jeunes au permis de conduire.** Dans le cadre de ses politiques d'insertion, le Conseil Général du Nord a par exemple saisi l'opportunité d'un reconventionnement avec les Missions locales pour y ajouter un axe mobilité, en s'appuyant notamment sur les enseignements de l'expérimentation. **Un groupe de travail a été monté avec les Missions locales les plus investies dans l'expérimentation pour réfléchir au développement du nouveau dispositif d'aide au permis de conduire pour les 18-25 ans.** Actuellement, des aides du FDAJ sont allouées pour 5% d'entre elles au titre du permis de conduire, avec un plafond limité à 400€ par jeune, mais sont très peu consommées.

« On a du mal à mobiliser les jeunes sur ces aides au permis de conduire. Ils manquent d'accompagnement. Il n'y a pas non plus suffisamment de visibilité. Et 400 € ce n'est pas beaucoup. Avec seulement 400 € il faut du co-financement. Il faut s'assurer du co-financement du jeune (pour que l'utilisation de cette aide ait du sens). Cette aide n'est donc pas beaucoup utilisée. Il y a beaucoup d'obstacles. » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).

Pour les services du Conseil Général, il s'agit donc de « remettre le paquet » dans le dispositif d'aide au permis, revaloriser les montants et proposer un accompagnement spécifique pour les jeunes positionnés. Dans cette optique, **l'expertise acquise par les Missions locales est fortement sollicitée.**

*« Les Missions locales ont maintenant connaissance de certains écueils, des conditions de réussite. Elles connaissent les pratiques des autos-écoles, le prix, la manière dont ça fonctionne. Entre celles qui font faire 45 heures de conduite alors que le jeune n'a pas le code, ... (...) **Ca devient un sujet d'échanges. Ça a été un apport de l'expérimentation Hirsch. Ca coïncide avec la politique du Département.** Et ça coïncide avec la renégociation des conventions avec les Missions locales. (...) On avait moins auparavant ces discussions sur la*

mobilité. (...) Les Missions Locales ont maintenant conscience de la nécessité de l'accompagnement. Donner de l'argent ne suffit pas. Il faut un suivi aux différentes étapes. Ca implique un suivi global sur l'ensemble des freins à l'insertion. Il faut regarder tous les freins en même temps. (...) On souhaite aussi développer un axe sur la mobilité psychique, psychologique. Avec des aides au départ autonomie » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).

Certaines Missions locales, comme la Mission locale Montreuil Côte d'Opale, se sont par ailleurs servies du travail mené dans le cadre de l'expérimentation pour faire évoluer leur réflexion et leur ingénierie sur d'autres dispositifs, tels que l'enveloppe du Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Jeunes (FIPJ), de manière à **mettre en cohérence leurs principes d'intervention et promouvoir une égalité de traitement entre les jeunes** : même montant, appui sur le Bénévolat et les ateliers sécurité routière,...

D'un territoire à un autre, l'expérimentation a donc provoqué un intérêt plus ou moins prononcé des acteurs institutionnels. En dépit des avancées constatées sur plusieurs territoires, **la plupart des acteurs font des constats relativement similaires** :

- **De nombreux dispositifs ou micro initiatives existent au niveau territorial**, portés à des niveaux très différents (collectivités, Etat, Pôle Emploi, associations,...), mais ne sont **pas coordonnés** entre eux : chaque acteur se préoccupe du sujet avec des degrés d'implication très divers, des moyens et des objectifs qui ne sont pas les mêmes.
- Au sein même des Missions locales, **les conseillers ont à leur disposition une panoplie de dispositifs** permettant d'aider les jeunes dans leur processus d'apprentissage du permis, mais **ces dispositifs sont morcelés, éclatés entre différents types d'aides, peu lisibles**. Leur finalité n'est pas toujours clairement énoncée.

« Je me rappelle avoir pris la parole dans ce comité de pilotage (n'a été présente qu'au premier). Pour qu'il n'y ait pas de concurrence entre les dispositifs mais une complémentarité. J'ai bien senti que pour les Missions Locales, c'était leur bébé. Il ne fallait pas qu'elles favorisent quelque chose pour dire qu'elles avaient réussi. Pour dire : donnez-nous encore, on va faire. Parce que ce ne sont pas les mêmes choses, pas les mêmes vocations (le permis « Hirsch » et les formations de la Région). A un moment dans le discours j'ai eu peur. On parlait permis, permis, permis. Il y a beaucoup de dispositifs, beaucoup de choses qui se font. On n'a pas beaucoup de maîtrise de ce que font les uns et les autres, et les Missions Locales sont au cœur du tout » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).

L'expérimentation a mis en lumière le fait qu'il n'y a pas de chef de file, de pilote sur le sujet. La question reste aujourd'hui ouverte de savoir qui financerait à l'avenir cette aide au permis, pour qui, comment et avec quels résultats. L'expérimentation a mis ces questions à l'ordre du jour sans qu'elles ne soient encore réellement collectivement posées.

Les différents dispositifs expérimentés sur les territoires enquêtés sont restés des dispositifs globalement très techniques, qui ne se sont pas inscrits véritablement dans un registre de politique publique.

› **Même accompagné, l'obtention du permis de conduire reste souvent une gageure.**

Contrairement à ce qu'ils avaient pu mettre en œuvre par le passé sur leurs territoire d'intervention respectifs, **l'expérimentation a été l'occasion pour la plupart des porteurs de projets de pouvoir développer pour la première fois des outils leur permettant d'évaluer l'impact de leur action sur l'accès au permis de conduire des jeunes accompagnés.**

En dépit des moyens engagés, les résultats ne sont pas toujours à la hauteur des espérances initiales des promoteurs de ces dispositifs.

« J'ai été étonnée du taux de réussite. **19% ont eu le permis. Je m'attendais à plus.** 50% ça aurait été bien » (Acteur, Nord Pas-de-Calais)

« C'était une expérimentation. On a joué le jeu de ne pas sélectionner, de montrer la réalité du public. **On a accepté d'essayer les plâtres** » (Acteur, Seine-Saint-Denis).

Ont-ils obtenu leur permis de conduire deux ans après?

Analyse de cohorte des jeunes entrés entre janvier et juin 2010 (entre juillet et décembre 2010 pour la Seine-Saint-Denis)

	Nord-Pas de Calais	Seine-Saint-Denis*	Val d'Oise**	Gap	Cournon Billon	Besançon
Date des données	févr-12	févr-12	mars-12	mars-12	févr-12	avr-12
Code déjà obtenu à l'entrée	28%	0%	0%	0%	13%	12%
Code obtenu dans le cadre du dispositif	27%	50%	71%	72%	45%	37%
Total code obtenu	55%	50%	71%	72%	58%	49%
Permis obtenu	38%	22%	52%	52%	42%	28%
Base répondants	724	495	31	25	38	142

*Pour la Seine Saint Denis, groupe de jeunes entrés entre juillet et décembre 2010

**Pour le Val d'Oise, groupe de jeunes entrés entre novembre 2009 et juin 2010

Les résultats obtenus par les bénéficiaires deux ans après leur entrée dans le dispositif révèlent de grandes disparités suivant les sites. Le pourcentage de bénéficiaires ayant

obtenu le permis deux ans après leur entrée dans le dispositif varie de 22% en Seine-Saint-Denis à 52% à Gap et dans le Val d'Oise.

Ces disparités peuvent être liées aux publics visés par l'expérimentation et aux modalités de sélection définies par les sites : le fait que les Missions locales de la Région Nord Pas-de-Calais aient accompagné 32% de jeunes déjà détenteurs du Code de la Route a logiquement un impact sur le nombre de jeunes ayant finalisé leur parcours, nettement supérieur qu'en Seine-Saint-Denis, autre dispositif « de masse ».

L'analyse des résultats obtenus en Seine-Saint-Denis démontre que si les jeunes obtiennent de bons résultats au code (comparativement au Nord Pas de Calais), ils s'épuisent par la suite en faisant un nombre très conséquent d'heures de conduite, et abandonnent pour certains faute de financements pour aller plus loin dans la démarche.

Ces résultats révèlent par ailleurs que ce sont les dispositifs ayant accompagné le nombre de jeunes le plus faible qui obtiennent deux ans après les meilleurs résultats. Les deux sites de Gap et du Val d'Oise sont en effet les sites où la configuration du dispositif (volume de jeunes accueillis,...) – et les moyens qu'ils se sont donnés pour l'animer - permettait de développer un accompagnement très rapproché des jeunes, « sur-mesure ». Cet accompagnement a permis aux pilotes du dispositif de consolider dans la durée la motivation des jeunes, leur volonté d'aller au bout de la démarche, en sécurisant chaque étape du processus. Il constitue probablement une variable clef dans l'interprétation des résultats obtenus par les différents sites, et un facteur de succès très important.

Pour certains jeunes, même avec le fort investissement consenti dans le cadre du dispositif, sur le plan financier comme en matière d'accompagnement, la mission reste en effet ardue. **L'expérimentation a un effet révélateur : l'ensemble des acteurs, et en particulier les moins expérimentés sur le sujet, ont pris conscience avec plus d'acuité des difficultés qui jalonnent la démarche et de la temporalité qu'elle requiert.**

Pour certains acteurs rencontrés dans le cadre de l'étude, ces difficultés ont probablement été sous-estimées lors de la conception du dispositif.

*« Les personnes qui ont commencé les 29 heures [financées grâce à l'aide du FEJ et à un complément de 5 h du Conseil Général], et qui ne peuvent pas financer le reste, ça concerne 80% des jeunes. Ils ont besoin de temps pour avoir les sous, et ils perdent ce qu'ils ont appris. Il leur faut encore de 10h à 20h. C'est un cercle vicieux. (...) [En mars 2012, 147 jeunes ont obtenu leur permis], mais les 700 n'ont pas pu le passer. On ne sait pas si les résultats sont bons ou pas. **Beaucoup bloquent sur le besoin de financements supplémentaires** » (Acteur, Seine-Saint-Denis).*

*« Entre 15 et 20% des jeunes ont été évalués dans le groupe 4. Ils ont besoin de plus de 50 heures de conduite. (...) **Le besoin est phénoménal, il est sous-évalué.** (...) **Il y a un***

problème de coût. 1000 € ça ne représente plus rien. On n'atteint pas la taille critique pour traverser le gué. On comptait sur l'enveloppe CIVIS (pour payer aux jeunes des heures supplémentaires) mais il a été divisé par 2 en 2011. Oui on peut se retourner vers le financement perso. Mais du coup on ne peut plus mettre en oeuvre la théorie selon laquelle en ramassant les étapes d'apprentissage on a plus de chances de réussir. (...) [Le choix aujourd'hui c'est donc], soit on ne prend que des groupes 1 et 2 (groupes qui nécessiteront, selon le test de conduite initial, le moins d'heures de conduite), et on fait tout exploser. On a un maximum de bénéfice de l'action. Soit **on se concentre sur le public de la Mission Locale, qui n'est pas à 35 heures. Il est à plus de 45 heures. Ce n'est pas un permis à 1000 euros** » (Acteur, Seine-Saint-Denis).

D'où les questionnements qui animent les réflexions des porteurs de ces actions sur les territoires : **jusqu'où faut-il aller dans le subventionnement et l'accompagnement du permis de conduire pour les jeunes en insertion ? Pour quels profils de jeunes ?** Faut-il privilégier les jeunes « les plus motivés », ou au contraire les plus en difficulté (sur le plan des apprentissages, sur le plan social, économique) ? **L'expérimentation a permis aux pilotes des dispositifs et à leurs partenaires d'engager une véritable réflexion sur les publics à prioriser dans une politique territoriale d'aide au permis, ainsi que sur les résultats qui peuvent être attendus de cette démarche.**

« **On a eu beaucoup d'abandons.** 12 jeunes [sur 60 environ]. (...) Il y en a qui ont arrêté les leçons de conduite. On ne sait pas pourquoi. On a essayé par téléphone, par lettre recommandée. (...) Il y en a eu quatre. On ne peut pas aller plus loin. (...) [Si c'était à refaire] j'aurais mis un critère « employable » et pas tous ces critères. Ce sont eux qui ont besoin du permis. On a sélectionné des jeunes en difficulté. Mais on pourrait financer son permis à un jeune diplômé, motivé. **Il faudrait donner plutôt la chance à celui qui a envie de s'en sortir**, et pas à des jeunes qui n'en feront pas bon usage. Pour moi le critère aurait dû être basé uniquement sur la motivation » (Acteur, Nord Pas-de-Calais).

« On ne peut pas nier les caractéristiques du Département. C'est le Département le plus jeune. Des niveaux de qualification très bas. Plein de jeunes qui arrivent sans orientation, déscolarisés depuis longtemps. On a pris le parti de dire : ça peut être leur premier diplôme ... Ils ont eu un parcours semé d'un sentiment d'injustice ... Les conseillers se disent qu'ils vont réengager une dynamique positive par rapport à ce graal dans leur tête (le permis). (...) On ne voulait pas biaiser la réalité. **Est-ce qu'on sélectionne ceux qui ont les meilleures réponses au test ? Est-ce que c'est ça notre public ou est-ce que ce n'est pas ça ? Si on veut des résultats on sélectionne les meilleurs ...** » (Acteur, Seine-Saint-Denis)

L'expérimentation souligne dans bien des cas l'importance d'un accompagnement, qui aille bien au-delà d'une aide exclusivement financière. La possibilité qu'ont eue les acteurs de pouvoir assurer un suivi rapproché des jeunes dans leur parcours

d'apprentissage du permis apparaît comme une variable déterminante dans la réussite ou l'échec du processus.

« On s'est dit qu'il faudrait faire une sélection un peu plus poussée. Avec des entretiens individuels de motivation. Ce qu'on fait sur ERVE. (...) Après, ça ne peut pas résoudre tout. Ils perdent aussi leur motivation en cours. Il faut **un accompagnement qui soit beaucoup plus renforcé.** (...) S'il y a une nouvelle édition, **il faudrait un entretien mensuel ou hebdomadaire obligatoire avec le référent du jeune.** Il n'aurait pour objet que l'action Pôle Position 93. Ca ça ne s'est pas fait. C'était implicite mais ça ne s'est pas fait. Ce n'était pas une obligation qu'on avait mise au départ » (Acteur, Seine-Saint-Denis)

« Quand il y a eu l'appel à projet Hirsch, j'avais dit : on a l'expertise, on va s'appuyer sur notre expérience. Il fallait passer de 100 jeunes à 700. Ce sont d'autres mécanismes, d'autres partenaires et pas le même contenu. ERVE n'a pas le même coût non plus. Il y a aussi toutes les actions citoyenneté, ... Quand on donne 1000 € pour le permis (Pôle Position), ce n'est pas la même chose que 3000 € (ERVE). C'est passer le permis sans tout le travail d'accompagnement sur le projet professionnel, sur la socialisation. On voit les résultats : des abandons plus lourds. On a pris les jeunes sans distinction de projet professionnel. Ce n'était pas le public le plus facile non plus » (Acteur, Seine-Saint-Denis).

« Dès que ça commence à être un peu grand, c'est de la massification. Ce n'est pas simple. Et puis l'exigence de démarrer tout de suite avec des résultats immédiats » (Acteur, Seine-Saint-Denis).

Annexes

LISTE DES PERSONNES INTERVIEWEES

...

Asdo Études - 115 rue Lamarck - 75 018 PARIS -
Téléphone : 01 53 06 87 90 - Fax : 01 53 11 02 69

Etude réalisée par Loïcka Forzy (l-forzy@asdo-etudes.fr),
Christian Laubressac (c-laubressac@asdo-etudes.fr), **Sylvain
Taboury** (s-taboury@asdo-etudes.fr) et **Ana Gonzalez** (a-
gonzalez@asdo-etudes.fr)



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

Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse

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

Mission d'animation du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse

95, avenue de France 75 650 Paris Cedex 13

Téléphone : 01 40 45 93 22

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