

Thématique : Permis de conduire

PERMIS DE REUSSIR

APPC-54

Note de restitution finale remise par la Mission Locale
du secteur de Cournon-Billom porteuse du projet
au Fonds d'Expérimentations pour la Jeunesse
dans le cadre de l'appel à projets lancé en mai 2009
par le Ministère en charge de la Jeunesse

03/2012



Ce projet a été financé par le Fonds d'expérimentations pour la jeunesse dans le cadre de l'appel à projets « 10 000 permis pour réussir » lancé en mai 2009 par le Ministère en charge de la jeunesse.

Le Fonds d'expérimentations pour la jeunesse 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.

Le contenu de cette note n'engage que ses auteurs, et ne saurait en aucun cas engager le Ministère.

Ministère de l'éducation nationale de la jeunesse et de la vie associative
Secrétariat d'État chargé de la jeunesse et de la vie associative
Direction de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative

Mission d'animation du Fonds d'expérimentations pour la jeunesse
95, avenue de France 75 650 Paris Cedex 13
Téléphone : 01 40 45 93 22

<http://www.experimentationsociale.fr>

Pour plus d'informations sur l'évaluation du projet, vous pouvez consulter sur le site www.experimentationsociale.fr le rapport d'évaluation finale remis au FEJ par l'évaluateur.



FICHE SYNTHETIQUE SUR LE PROJET –

Cette fiche doit tenir en **une seule page** et être remplie en utilisant le cadre suivant.

| Numéro du projet APPC-54 |
|---|
| LE DISPOSITIF EXPERIMENTE |
| Titre : PERMIS DE REUSSIR |
| <p>Objectifs initiaux : Permettre aux jeunes en parcours d'insertion professionnelle d'acquérir une autonomie de déplacement suffisante. Obtention du permis de conduire.</p> |
| <p>Public(s) cible(s) : Sur les 1.300 jeunes accueillis annuellement par la Mission Locale, les conseillers ont identifiés 114 jeunes issus de familles modestes, inscrit dans une démarche d'insertion professionnelle, et présentant des difficultés d'apprentissage. 128 jeunes ont bénéficié de cette expérimentation : 114 jeunes dans un premier temps, dont 14 tirés au sort (groupe témoin). Par la suite, compte tenu des abandons ou exclusions, nous avons mutualisé les fonds restants et nous avons intégré 14 jeunes supplémentaires.</p> |
| <p>Descriptif synthétique du dispositif expérimenté Accompagnement individualisé de chaque bénéficiaire en liaison avec son conseiller. Accompagnement pour l'inscription et le suivi en auto-école. Accompagnement dans l'apprentissage du code de la route et ensuite du passage du permis. Suivi en validation de chaque étape par le Pôle Mobilité.</p> |
| <p>Territoire(s) d'expérimentation : Territoire de la Mission Locale du secteur de Cournon-Billom, soit 52 communes du Puy-de-Dôme qui incluent à la fois des zones rurales, semi-urbaines, urbaines dont des ZUS.</p> |
| <p>Valeur ajoutée du dispositif expérimenté : Ce dispositif montre la nécessité absolue de l'accompagnement afin d'éviter la dispersion des fonds en sécurisant chaque étape du permis. La proximité grâce à l'appui sur toutes les auto-écoles du territoire. L'accompagnement simultané entre le passage du permis et les démarches d'insertion professionnelle. Le renforcement des cours de code, et le respect des étapes permis. La responsabilisation des futurs conducteurs par le biais d'actions de prévention routière et des moniteurs du Pôle Mobilité.</p> |
| <p>Partenaires techniques opérationnels: Toutes les auto-écoles du territoire de la Mission Locale. Le groupe des Jeunes Militants de la Route (JMR) : groupe de jeunes issus de la Mission Locale qui animent des séances de prévention routière.</p> |
| <p>Partenaires financiers : Conseil Général et Communes</p> |
| <p>Durée de l'expérimentation : Durée initiale: 21 mois Durée effective : 21 mois</p> |
| LE PORTEUR DU PROJET |
| <p>Nom de la structure : MISSION LOCALE DU SECTEUR DE COURNON-BILLOM Type de structure : ASSOCIATION LOI 1901</p> |
| L'ÉVALUATION DU PROJET |
| <p>Nom de la structure : MISSION LOCALE DU SECTEUR DE COURNON-BILLOM Type de structure : ASSOCIATION LOI 1901</p> |

Introduction :

I. Rappel des objectifs et du public visé par l'expérimentation

A. Objectifs initiaux du projet

En 2009, le Haut Commissariat à la jeunesse lance un appel à projets intitulé « 10 000 permis pour réussir ».

Cette initiative s'appuie sur le double constat suivant :

- L'absence d'autonomie des jeunes dans leur parcours d'insertion professionnelle est un frein parfois insurmontable
- Le passage du permis de conduire demande un investissement financier que beaucoup ne peuvent se permettre.

La Mission Locale du secteur de Cournon Billom a toujours considéré que parmi l'ensemble des freins à l'insertion qui peuvent être identifiés, l'absence de mobilité était l'un des plus importants.

En effet notre territoire s'étend sur une zone très large incluant ruralité et urbanité. Les lieux de vie des jeunes sont le plus souvent éloignés des possibilités de formation et/ ou d'emploi.

Pour autant, les transports collectifs, lorsqu'ils existent, et ce n'est pas toujours le cas, n'ont pas nécessairement des horaires adaptés.

De plus, il est à noter que les emplois les moins qualifiés sont souvent ceux qui sont sur des horaires totalement décalés par rapport aux transports collectifs.

C'est pour cette raison que la Mission Locale a, au cours des années, mis en place un panel de propositions susceptibles de répondre à une partie des besoins de mobilité des jeunes qui s'adressent à elle.

Force est de constater que dans notre environnement, seul le permis est à terme le moyen le plus adapté à une vie professionnelle.

Nous avons, depuis plusieurs années, créé un partenariat avec les auto-écoles du territoire.

L'obtention du permis de conduire est actuellement inaccessible pour bon nombre de jeunes suivis par les Missions Locales, et ceci pour deux raisons : le coût et la difficulté d'apprentissage.

Il n'y a pas de dispositif de droit commun pour les moins de 26 ans qui permette de faire face à ces deux difficultés.

B. Le territoire d'expérimentation

Le territoire de la Mission Locale, soit 56 communes, a été naturellement choisi puisque nous sommes à la fois prescripteur et opérateur :

4 communes urbaines de 10 000 à 20 000 habitants

7 communes semi urbaines de 2 000 à 4 000 habitants

45 communes rurales et très rurales.

Le secteur qui est le notre est desservi correctement par les transports collectifs seulement sur 3 villes, et néanmoins ces transports s'arrêtent à 20h 30 et reprennent à 6 heures.

Sur le reste du territoire, sans parler des communes rurales où il n'y a aucun transport, c'est dans la plupart des cas un transport vers la plus grande ville le matin, et un retour le soir.

C. Public visé par l'expérimentation

1. Mode d'identification et de repérage :

Chaque conseiller de la Mission Locale a identifié des jeunes correspondant aux critères suivants : nécessité du permis de conduire pour leur insertion professionnelle, difficultés d'apprentissage, faibles revenus.

Cette identification a fait l'objet d'un dossier de candidature avec l'accord du jeune. La candidature a alors été présentée en réunion d'équipe pour une validation définitive.

Notons que les 8 conseillers, chargés du positionnement des jeunes ont eu du mal à intégrer la notion de « tirage au sort » nécessaire à la constitution des groupes test et témoin.

2. Bénéficiaires directs :

2.1. Statistiques descriptives

Nous constatons que sur les 1.300 jeunes accueillis chaque année, entre 40 et 42% d'entre eux possèdent le permis de conduire, ce qui laisse presque 800 jeunes potentiellement candidats à une telle action. Naturellement, les deux critères, faibles revenus et difficultés d'apprentissage, ont largement diminué ce potentiel, tout en nous laissant un nombre de jeunes très largement supérieur aux possibilités du dispositif.

Le positionnement des jeunes s'est déroulé comme mentionné ci-dessus.

Afin qu'il y ait une égalité de traitement sur le territoire, les 8 conseillers de la Mission Locale étant répartis sur cet espace, chacun d'entre eux a eu de 12 à 13 jeunes à présenter dans le dispositif.

Nous avons eu initialement 114 jeunes bénéficiaires : 100 bourses et 14 jeunes tirés au sort.

En cours d'expérimentation, compte tenu des abandons ou exclusions, nous avons mutualisé les reliquats non utilisés pour en faire bénéficier à d'autres, soit 14 jeunes supplémentaires

En effet, rappelons que pour chaque jeune l'aide possible était de 600 € :

environ 300 € versés dès l'adhésion du jeune au dispositif à l'auto école, ce qui représentait environ l'inscription, les cours de code et une présentation à l'examen.

Les 300 € suivants étaient versés à l'auto-école en fonction de l'avancée de chacun.

Nous n'avons donc pas, pour la plupart des exclusions, utilisé les 300 € de reliquat.

C'est cet argent que nous avons pu ré utiliser au bénéfice d'autres jeunes.

Nous avons eu 27 abandons ou exclusions :

22 ont en fait été exclus pour non-respect de leurs obligations en terme d'assiduité et de suivi, 4 d'entre eux ont déménagé et n'ont ainsi pu continuer leur parcours et un jeune est retourné dans le système scolaire.

A noter que notre territoire possède à la fois des zones ZUS et des zone ZRR.

En dehors de cet aspect, le travail réalisé n'a pas différé de ce que nous faisons antérieurement, bien sûr avec un nombre de jeunes inférieur, et avec des financements individuels.

Restitution du porteur de projet**Annexe 1 - Public visé par l'expérimentation****Nombre et caractéristiques des bénéficiaires et territoire d'intervention**

| | |
|-------------------------|-----------|
| Numéro du projet | APPC - 54 |
|-------------------------|-----------|

| | Bénéficiaires prévus pour toute la durée de l'expérimentation | Bénéficiaires entrés l'année 1 | Bénéficiaires entrés l'année 2 | Bénéficiaires entrés l'année 3 | Bénéficiaires entrés pendant toute la durée de l'expérimentation |
|---|---|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|
| Nombre de bénéficiaires directement touchés par l'action | | | | | |
| Jeunes | 114 | 114 | 14 | 0 | 128 |
| Adultes | | | | | |
| Nombre total de bénéficiaires | 114 | 114 | 14 | 0 | 128 |
| Nombre d'abandons ou exclusions | | 26 | 1 | 0 | 27 |

| | Bénéficiaires prévus pour toute la durée de l'expérimentation | Bénéficiaires entrés pendant toute la durée de l'expérimentation |
|--|---|--|
|--|---|--|

Nombre de bénéficiaires directement touchés par l'action à l'entrée du dispositif, par caractéristiques

| 1. Jeunes | | |
|--------------------------------|-----|-----|
| Âge | | |
| Moins de 6 ans | | |
| 6-10 ans | | |
| 10-16 ans | | |
| 16-18 ans | 4 | 4 |
| 18-25 ans | 110 | 124 |
| Autres : (préciser) | | |
| Autres : (préciser) | | |
| Situation | | |
| Elèves en pré-élémentaire | | |
| Elèves en élémentaire | | |
| Collégiens | | |
| Lycéens en LEGT | | |
| Lycéens en lycée professionnel | | |
| Jeunes apprentis en CFA | | |
| Étudiants du supérieur | | |
| Demandeurs d'emploi | 114 | 128 |
| Actifs occupés | | |
| Autres : (préciser) | | |
| Autres : (préciser) | | |

| | Bénéficiaires prévus pour toute la durée de l'expérimentation | Bénéficiaires entrés pendant toute la durée de l'expérimentation |
|---|---|--|
| Niveau de formation | | |
| Infra V | 63 | 69 |
| Niveau V | 38 | 44 |
| Niveau IV | 12 | 14 |
| Niveau III | 1 | 1 |
| Niveau III | | |
| Niveau I | | |
| Sexe | | |
| Filles | 68 | 74 |
| Garçons | 46 | 54 |
| 2. Adultes | | |
| Qualité | | |
| Parents | | |
| Enseignants | | |
| Conseillers d'orientation-psychologues | | |
| Conseillers principaux d'éducation | | |
| Conseillers d'insertion professionnelle | | |
| Animateurs | | |
| Éducateurs spécialisés | | |
| Autres : (préciser) | | |
| Autres : (préciser) | | |

| | Prévision initiale | Réalisation |
|---|---|---|
| Autre information concernant les bénéficiaires directement touchés par l'action à l'entrée du dispositif | | |
| 1. Les jeunes bénéficiaires sont-ils inscrits et suivis par la mission locale (ML) ? | | |
| Oui, tous les bénéficiaires directs sont inscrits et suivis par la ML Oui, une partie des bénéficiaires directs est inscrite et suivie par la ML Non, aucun bénéficiaire direct n'est inscrit et suivi par la ML | Oui, tous les bénéficiaires directs sont inscrits et suivis par la ML | Oui, tous les bénéficiaires directs sont inscrits et suivis par la ML |
| Echelle et territoire d'intervention de l'action mise en place | | |
| 1. L'action que vous menez dans le cadre de cette expérimentation est-elle à l'échelle : | | |
| Communale (une ou plusieurs communes dans un même département) Départementale (un ou plusieurs départements dans une même région) Régionale (une seule région) Inter-régionale (2 et 3 régions) Nationale (plus de 3 régions) ? | Communale | Communale |
| 2. Votre territoire d'intervention inclut-il des quartiers "politique de la ville" ? | | |
| Oui, la totalité de mon territoire d'intervention est en quartiers politique de la ville Oui, une partie de mon territoire d'intervention est en quartiers politique de la ville Non, mon territoire d'intervention n'inclut pas de quartiers politique de la ville | Oui, une partie de mon territoire | Oui, une partie de mon territoire |

2.2. Analyse qualitative

Les jeunes accompagnés dans le cadre de cette expérimentation ont un besoin impératif du permis, sésame incontournable pour une insertion professionnelle durable.

Rappelons que les bénéficiaires que nous avons ciblés sont pour beaucoup d'entre eux en échec scolaire, et l'obtention du permis de conduire peut être le premier et seul « diplôme » qu'ils obtiendront.

Par ailleurs, les emplois peu ou pas qualifiés nécessitent souvent, une autonomie de déplacements (nettoyage industriel ou à domicile, gardiennage, ouvrier du bâtiment, ELS...
Nous avons décrit ci-dessus l'absence de transports collectifs.

Le permis de conduire s'obtient après plusieurs mois d'apprentissage, parfois 12 mois, le plus souvent 18, voire 24 mois, en tous cas pour le public ciblé.

Il est d'autant plus important que chacun de ces jeunes soit « accompagné » afin d'éviter les phénomènes de découragement.

Malgré cet accompagnement mis en place, nous constatons un taux non négligeable d'exclusions, ce qui reflète bien la difficulté de ces jeunes à se mobiliser sur le moyen et long terme.

Leur besoin d'immédiateté s'accommode mal des obligations qui sont les leurs.

II. Déroulement de l'expérimentation

A. Actions mises en œuvre

La caractéristique de notre démarche est de travailler avec chaque jeune concerné, de façon concomitante sur :

- Le passage du permis
- Le travail sur l'insertion professionnelle

Le jeune s'engage dès le début à respecter les rendez vous, et/ ou les prescriptions qui concerneront l'un et l'autre des aspects.

Le travail sur le passage du permis de conduire est seulement suspendu lors des missions d'intérim, des CDD, ou des périodes en formation, ce qui ne signifie pas que la personne sort du cadre expérimental.

Une grande partie du travail préalable à la mise en œuvre d'une telle action n'a pas été nécessaire puisque le Pôle Mobilité accompagne depuis plusieurs années des jeunes dans leur parcours d'obtention du permis de conduire : sensibilisation des conseillers en insertion professionnelle, sensibilisation de la plupart des auto écoles...

La constitution du réseau d'auto-écoles partenaires est une étape clef de l'opérationnalisation. Il faut en effet convaincre chaque auto-école de participer, tout en adaptant la pédagogie au public.

Déroulement :

1/ Chaque jeune concerné a d'abord eu une présentation du dispositif par son conseiller en insertion professionnelle qui lui a donné le déroulement général et a pointé les différents engagements pendant l'expérimentation : ceux du jeune, des accompagnateurs du Pôle Mobilité de la Mission Locale et le sien. Cette première étape permettait de recueillir un premier accord du jeune.

2/ En cas d'accord du jeune, un deuxième entretien était alors programmé entre lui, son conseiller et un des accompagnateurs du Pôle Mobilité afin d'aller beaucoup plus loin dans l'explication, envisager le choix de l'auto école partenaire, et signer le premier engagement : entrée dans l'expérimentation. Était alors envisagé lors de cette rencontre, le créneau horaire sur lequel le jeune viendrait à la Mission Locale, ou une de ses antennes pour assister à un cours de soutien à l'apprentissage du code de la route : une présence obligatoire par semaine, sauf motif recevable (maladie, formation, emploi...)

3/ Un rendez vous était alors fixé entre l'auto-école, le jeune et le référent du Pôle Mobilité, afin de procéder au premier versement de la bourse (environ 300 €) pour l'inscription, les cours de code et un premier passage de l'examen.

Lors de cette rencontre était défini les jours et heures de code pendant lesquels le jeune était tenu d'être présent.

Il était informé que toute absence non justifiée serait signalée au référent du Pôle Mobilité, ce qui pouvait engendrer une exclusion du dispositif.

Toujours avec l'accord du jeune était alors signé la contractualisation définitive pour le sas code.

4/ Rendez vous réguliers entre le référent du Pôle Mobilité et le jeune tout au long de l'apprentissage du code.

Pouvaient aussi être programmés des rendez-vous avec l'auto école afin d'évaluer l'avancée du jeune, évoquer les éventuelles difficultés...

De la même façon pouvaient être programmés des rendez vous entre le jeune, son conseiller et le référent du Pôle Mobilité.

Nous avons depuis le début imposé la sensibilisation des candidats à la sécurité routière. Celle-ci se déroulait pendant cette phase :

D'une part au sein des groupes de code par les moniteurs eux-mêmes, en s'appuyant sur la législation.

D'autre part, grâce à l'intervention des JMR (Jeunes Militants de la Route) plus spécifiquement orientée sur les dangers de la conduite sous l'emprise d'alcool ou de substances illicites.

5/A l'obtention de l'examen du code de la route, était alors signé une deuxième contractualisation : celle du sas conduite.

La démarche était la même que pour la phase 3.

En ce qui concerne l'évaluation, nous ne notons pas d'impact particulier sur l'action.

Par contre, nous nous permettons de dire à quel point, malgré le professionnalisme des différents évaluateurs, nous trouvons une réelle lourdeur à toutes ces demandes la plupart du temps croisées.

Restitution finale du porteur de projet**Annexe 2 - Calendrier de déroulement de l'expérimentation - Actions mises en œuvre**

| Numéro du projet | APCC - 54 | | | | | | | | |
|--|--|--|---------------|--------------------------------|---|---|---|------------------|--|
| | Description synthétique de chaque action | Spécifique au caractère expérimental du projet (oui/non) | Durée en mois | Ressources humaines mobilisées | | | Ressources matérielles mobilisées | | |
| Effectifs | | | | ETP | Type de personnel concerné (qualifications) | Achats | Prestations de services | Autre (préciser) | |
| 1. Préparation du projet | <i>Du 01/09/2009 au 22/03/2010</i> | | | | | | | | |
| Action n°1 | Travail préparatoire sur l'articulation de cette expérimentation avec les actions préexistantes développées par le Pôle Mobilité | OUI | 0,75 | 2 | 0.1 | Directrice de la Mission Locale et Responsable du Pôle Mobilité | <p>En ce qui concerne cette partie, nous fonctionnons en comptabilité analytique, ce qui nous permet d'identifier que la mobilité représente le poids suivant sur l'activité globale de la Mission Locale, soit :</p> <p>3.09% en 2010 2.08% en 2011</p> <p>A partir de cette répartition, nous avons identifié que l'action expérimentale « 10 000 permis pour réussir » représentait 35% de l'activité du Pôle mobilité.</p> <p>Ceci nous permet donc d'imputer, en dehors des charges très clairement identifiables sur cette action, le pourcentage exact de l'ensemble des charges non fléchées de la structure.</p> <p>(Voir comptes résultats)</p> <p>Les temps de travail que nous avons noté sur ce tableau sont donc purement indicatifs puisque nous n'avons pas mis en place d'outil spécifique aussi précis.</p> | | |
| Action n°2 | Explication de la nature de l'expérimentation, de son articulation dans le parcours global du jeune et du tirage au sort obligatoire d'une partie des candidats | OUI | 0,25 | 2 | 0.2 | Directrice de la Mission Locale et Responsable du Pôle Mobilité | | | |
| Action n°3 | Travail préliminaire en direction des auto-écoles du territoire afin de leur expliquer la pédagogie particulière développée par le Pôle Mobilité, notamment sur cette expérimentation, | OUI | 2 | 1 | 0.2 | Responsable du Pôle Mobilité | | | |
| Action n°4 | Repérage du public par les CISP (conseillers en insertion sociale et professionnelle) | NON | 6 | 8 | 0.2 | CISP | | | |
| 2. Lancement de l'expérimentation | <i>Du 23/03/2010 au 31/12/2011</i> | | | | | | | | |
| Action n°1 | Entretien individuel avec chaque jeune afin de lui présenter l'expérimentation et de s'assurer de sa parfaite compréhension de son déroulement | OUI | 9 | 8 | 0.3 | Accompagnateurs Pôle Mobilité | | | |
| Action n°2 | Présentation du dossier de candidature du jeune en réunion d'équipe hebdomadaire afin de valider ou non cette candidature | OUI | 9 | 12 | 0.1 | Ensemble de l'équipe technique de la Mission Locale | | | |

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

| | | | | | | |
|---|---|-----|----|----|------|--|
| Action n°3 | Rendez-vous individuel avec le bénéficiaire et entrée définitive dans l'expérimentation, Signature de plusieurs conventions rappelant les obligations du bénéficiaire, | NON | 9 | 10 | 0.2 | Accompagnateurs Pôle Mobilité et conseillers de chaque jeune |
| Action n°4 | Inscription ou rendez-vous en auto-école, selon que le bénéficiaire était ou non pré-inscrit, Signature tripartite des obligations de chacun : bénéficiaire, auto-école et Pôle Mobilité, | NON | 10 | 2 | 0.4 | Accompagnateurs Pôle Mobilité |
| Action n°5 | Cours de code renforcé dispensés par deux moniteurs d'auto-écoles salariés par la Mission Locale afin d'accompagner chaque candidat dans son apprentissage en auto-école, | OUI | 22 | 2 | 0.65 | Moniteurs d'auto école (diplômés BEPECASER) |
| Action n°6 | Intervention du groupe de jeunes bénévoles les JMR (Jeunes Militants de la Route) afin de parler de Sécurité Routière : communication de pair à pair et ateliers renforcés sur la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants notamment, | OUI | 20 | 12 | 0.1* | Animateur + 12 jeunes bénévoles |
| Action n°7 | Passage du code lorsque le candidat est "potentiellement" prêt selon l'avis des professionnels | NON | 0 | 0 | 0 | Action externalisée (auto écoles) |
| Action n°8 | Passage des heures de conduite selon un rythme adapté négocié entre le candidat, l'auto-école et le Pôle Mobilité, suivi permanent | NON | 18 | 2 | 0.5 | Accompagnateurs Pôle Mobilité |
| 3. Achèvement de l'expérimentation | <i>Le 31/12/2011</i> | | | | | |
| Action n°1 | Recueil et analyse de l'ensemble des résultats : nombre de codes obtenus, de permis, d'abandons, d'exclusions,, | OUI | 24 | 2 | 0.2 | Responsable Pôle Mobilité Directrice |
| Action n°2 | Recueil des remarques formulées par les auto-écoles concernant précisément cette expérimentation (et non l'ensemble du travail effectué habituellement en liaison avec le Pôle Mobilité), | OUI | 20 | 2 | 0.1 | Accompagnateurs Pôle Mobilité |
| 4. Achèvement de l'évaluation | <i>01/03/2012</i> | | | | | |

Le temps des jeunes bénévoles n'est pas valorisé.
Le 0.1 ETP ne concerne que l'animateur salarié du groupe des JMR

Nous notons tout l'aspect évaluation sur cette partie, mais il est évident, comme l'indiquent les chiffres de durée et de répartition des temps de travail que le recueil des données s'est réparti sur une grande partie de L'action

B. Partenariats

1. Partenaires opérationnels

L'action étant interne de la prescription à l'accompagnement, en passant par le soutien à l'apprentissage du code, les partenaires sont les auto-écoles de notre territoire.

La plupart d'entre elles (2 exceptions) étaient déjà dans notre réseau, et connaissaient notre démarche de travail. Il a donc simplement été nécessaire de présenter ce dispositif, essentiellement sur ses aspects financiers.

Mais il faut noter que la sensibilisation de ces structures qui sont avant tout des entités commerciales a débuté pour certaines d'entre elles depuis 6 ans.

Un certain nombre d'aspects tels que l'accompagnement du bénéficiaire que nous considérons comme incontournable pouvait, au début de notre partenariat, être considéré comme de l'ingérence.

Ce n'est qu'au cours des différentes rencontres que cette notion a été acceptée, et que pour une partie des auto-écoles, cette démarche a été considérée comme une plus value.

| Nom de la structure partenaire | Rôle dans l'expérimentation |
|--|-----------------------------|
| CER Pont-du-Château | Auto-école |
| F16 | Auto-école |
| ECF Cournon | Auto-école |
| Contact | Auto-école |
| CER Billom | Auto-école |
| Laguna Seca : Cournon, Lempdes et Clermont-Ferrand | Auto-école |
| Auto-école 3D | Auto-école |
| Auto-école des Martres | Auto-école |
| Auto-école de la Limagne | Auto-école |
| Ecole de conduite PAULET | Auto-école |
| CER Charade | Auto-école |
| 10 DE CONDUITE | Auto-école |
| Centre de formation Aguilée | Auto-école |
| Auto-école Allure | Auto-école |
| Auto-école Réflexe | Auto-école |
| Auto-école FARRAIRE | Auto-école |
| Auto-école VIAL | Auto-école |
| Auto-école SOLER | Auto-école |
| Centre Montlhéry | Auto-école |
| Montlhéry Jaude | Auto-école |
| Centre de conduite des Cézeaux | Auto-école |
| Auto-école RAHRAH | Auto-école |
| Ecole de conduite de Lezoux | Auto-école |
| Auto-école des Cordeliers | Auto-école |
| Auto-école de l'Oradou | Auto-école |
| Auto-école LAVOISIER | Auto-école |
| CER Fontgiève | Auto-école |
| Auto-école Evasion | Auto-école |

2. Partenaires financiers

| Financements | Part de ces financements dans le budget total de l'expérimentation (hors évaluation) en % |
|---|---|
| Fonds d'expérimentations pour la jeunesse | 100 000 € |
| Conseil Général | 13 000.00 € <i>(Le Conseil Général a versé 62 000 € en 2010 et 63 000 € en 2011 au Pôle Mobilité de la Mission Locale. Il n'y a pas eu d'effort particulier pour soutenir l'action. Néanmoins, nous avons utilisé une partie de ces fonds comme valeur d'ajustement, comme indiqué dans les comptes de résultats. Ceci bien sûr avec l'accord de la collectivité concernée.)</i> |
| Autofinancement | 14 350.01 |

* Ne sont pas valorisés les financements individuels que nous avons obtenus qui complétaient les 600 € disponibles pour chaque jeune concerné. (Plan d'Action en faveur de l'Insertion des Jeunes – Aides municipales – Bourses CIVIS)

Nous avons relevé trois bénéfices à cette expérimentation :

- Tout d'abord ce fond a permis à 114 jeunes de bénéficier d'une aide particulièrement précieuse puisque nous avons ciblé des publics ayant peu de moyens financiers (jusqu'à 600.00 € par jeune). De plus, les bourses CIVIS avec lesquelles nous financions en grande partie les passages de permis les années antérieures ont connu une baisse très importante (baisse de l'enveloppe de 40%)
- Par ailleurs, même si nous n'avons pas eu de financement complémentaire sur cette action en particulier, le fait d'avoir pu bénéficier de ce financement nous a conféré un certain label de qualité face aux autres financeurs.
- Enfin, nous avons pu, sur un plus grand nombre de bénéficiaires tester notre démarche et nos méthodes, et ainsi affiner certains outils.

C. Pilotage de l'expérimentation

| | |
|--|--|
| Inspecteur Pôle Cohésion Sociale | D.R.J.S.C.S. |
| Conseillère | D.R.J.S.C.S |
| Chef service Ville Emploi | D.D.C.S. |
| Coordinateur Sécurité Routière | Pôle Sécurité Routière - chargé PDASR |
| Directrice Enfance Jeunesse Famille | CONSEIL GENERAL |
| Chef de Projet Insertion des Jeunes | CONSEIL GENERAL |
| Responsable | CIRCONSCRIPTION ACTION MEDICO SOCIALE Sud Agglo – CONSEIL GENERAL |
| Responsable | CIRCONSCRIPTION ACTION MEDICO SOCIALE Agglo – CONSEIL GENERAL |
| Animatrice Locale d'Insertion | CONSEIL GENERAL |
| Animateur Local d'Insertion | CONSEIL GENERAL |
| Directeur Adjoint Territorial | DIRECTION TERRITORIALE POLE EMPLOI |
| Directeur Pôle Emploi Cournon | POLE EMPLOI |
| Directrice Pôle Emploi Sud | POLE EMPLOI |
| Directrice Pôle Emploi Est | POLE EMPLOI |
| Chargé de mission Représentant Eta pour le dispositif | DD POLE EMPLOI |
| Coordnatrice de Zone | DIRECCTE - UT 63 |
| Animateur | CONSEIL REGIONAL |
| Responsable Service Jeunesse | VILLE DE COURNON |
| Animatrice Régionale | AMPA – Réseau régional des Missions Locales |

III. Enseignements généraux de l'expérimentation**Analyse du dispositif expérimenté**

Les éléments qui suivent ont été confirmés par l'expérimentation, mais avaient déjà été notés par les permanents du pôle Mobilité les années antérieures puisque l'action « accompagnement au passage du permis » existe depuis 6 ans.

Trois éléments incontournables :

- L'accompagnement dans la durée
- L'obligation pour le jeune d'obtenir l'examen du code de la route avant de commencer à prendre des leçons de conduite.
- L'association d'une éducation routière et citoyenne au passage du permis de conduire.

Par ailleurs, si nous nous attachons à un public de bas niveau scolaire, il convient d'avoir indifféremment deux approches :

- Soit conventionner avec une auto-école sociale qui amènera un véritable gage de qualité quant aux cours d'apprentissage du code de la route, prioritairement, mais aussi de la conduite.
 - ✓ Avantages : partenariat facilité, notion d'accompagnement intégrée.
 - ✓ Inconvénients : la proximité des publics concernés n'est pas toujours possible.
- Soit mettre en œuvre, comme dans cette expérimentation, un soutien aux cours de code effectués en auto-école, ceci, bien sûr, par un personnel qualifié.
 - ✓ Avantages : possibilité d'organiser des mini groupes de soutien à l'apprentissage du code au plus près du lieu d'habitation des jeunes. Auto-écoles privées qui maillent le territoire, et là aussi proximité du lieu de vie des bénéficiaires
 - ✓ Inconvénients : le partenariat est parfois difficile à mettre en œuvre : logique commerciale parfois contradictoire avec la logique d'accompagnement.

Nous avons expérimenté ce dispositif dans le cadre du Pôle Mobilité de la Mission locale qui a une offre de mobilité plus complète :

- Personnels permanents qui peuvent en amont d'un accord sur le passage du permis faire un diagnostic individualisé permettant de savoir si l'obtention du permis est la solution la plus adaptée pour la personne
- Accompagnement effectué par ces mêmes permanents tout au long du parcours : l'objectif étant que la personne doit à terme être autonome dans ses déplacements
- L'obtention du permis ne pouvant se concrétiser avant plusieurs mois, il convient, si on souhaite que le jeune reste dans une dynamique, de lui permettre de bouger pour ses différentes démarches professionnelles : prêt de scooter par exemple

III/ Enseignements et conditions de transférabilité du dispositif

1. Public visé

Les jeunes de 17 à 25 ans en difficulté, mais néanmoins inscrits dans une dynamique d'insertion professionnelle, suivis par la Mission Locale et nécessitant, dans le cadre de leur projet professionnel, l'obtention du permis de conduire catégorie B afin de mener à bien leur parcours vers l'emploi durable.

La notion d'engagement est une notion très difficile à appréhender pour les publics les plus éloignés de l'emploi, qui ont par ailleurs de petits niveaux scolaires ;

La relation conseiller en insertion/ accompagnateur mobilité est fondamentale. C'est l'étaillage » minimum qui permet au plus grand nombre de jeunes de rester sur un tel dispositif.

L'obtention du permis ne doit pas être uniquement considérée comme une étape vers une autonomie de déplacement, mais toujours en regard au public ciblé, sera souvent la première réussite dans la vie du jeune.

On sait à quel point ceci peut être dynamisant dans la poursuite du parcours vers une insertion professionnelle durable.

2. Actions menées dans le cadre du dispositif testé

Les actions listées ci-dessous ont été mises en œuvre, et nous paraissent incontournables. Par contre, l'absence du responsable du Pôle Mobilité pendant plusieurs mois en 2011, malgré l'augmentation du temps de travail de ses collègues n'a pas permis d'avoir toute la rigueur requise pour le suivi de ces différentes étapes.

- Diagnostic
- Accompagnement contractualisé avec le bénéficiaire
- Soutien aux cours de code
- Prévention routière

3. Partenariats, coordination d'acteurs et gouvernance

Comme précisé, ce sont essentiellement les auto-écoles qui sont nos partenaires (liste ci-dessus) La gouvernance a été confiée au collectif des professionnels de la Mission Locale sous la responsabilité de la Directrice. Le Comité de Pilotage a par ailleurs vérifié l'adéquation des moyens aux objectifs quantitatifs et qualitatifs fixés. Ces deux instances sont parfaitement complémentaires.

4. Impacts sur la structure

Ce dispositif a permis à 114 jeunes accompagnés dans leur parcours d'insertion de bénéficier d'une aide complémentaire aux différentes aides individuelles mobilisables. Cette action a mobilisé des moyens largement supérieurs à ce que nous avons projeté. Par ailleurs, la réflexion que nous souhaitons mettre en œuvre avec d'autres partenaires du département a pu réellement débiter. C'est ainsi que depuis pratiquement le début de l'expérimentation, 6 structures qui travaillent à la fois sur l'insertion des publics, mais aussi sur la mobilité de ces mêmes publics se rencontrent régulièrement afin de capitaliser leurs expériences, et de réfléchir à une structuration permettant d'avoir un impact le plus large possible sur la mobilité des publics en insertion.

Nous sommes arrivés à la construction d'une « plate forme départementale de mobilité » qui devrait pouvoir être opérationnelle dès le mois de septembre 2012.

Cette structure pour laquelle vous trouverez un schéma ci-dessous doit remplir les fonctions suivantes :

- Centrale d'appel permettant aux différents prescripteurs d'avoir une réponse par rapport au public accompagné qui souffre d'une absence de moyen de locomotion autonome
- Réponse immédiate si nécessaire (ex : Mr a une mission intérim le lendemain : la plate forme lui prête un deux roues ou met e œuvre le déplacement à la demande).
- Cette même personne fait ensuite l'objet d'un diagnostic qui permet d'identifier ce qu'il faut mettre en œuvre pour qu'à terme, elle soit autonome.
- Si nécessaire orientation vers le passage du permis
- Pendant la durée de ce parcours, mise à sa disposition de moyens tels que : prêt de deux roues, prêt de voitures ou voiturette, déplacement à la demande), ceci uniquement pour des déplacements liés à son insertion professionnelle, afin qu'elle reste dans une dynamique positive.

Schéma général de l'offre plateforme de mobilité du Puy de Dôme: de la prescription à la prestation

Prescripteurs : circonscriptions CG, Pôle Emploi, Missions Locales, PLIE, CCAS, centres sociaux, SIAE, ...

Information aux prescripteurs
Analyse de chaque demande
Orientation vers une solution de droit commun ou prestation plateforme
Observation de la demande et de l'adéquation de l'offre

centrale départementale d'appels

Diagnostic individuel mobilité

Proposition du (des) service(s) adapté(s) à chaque situation

Accomp. individuel mobilité

Pouvoir bouger

Disposer des moyens de sa mobilité

Déplacement à la Demande

Location de scooter et voiture

Entretien, réparation, acquisition de véhicules

Savoir bouger

Développer ses compétences mobilité

Parcours « compétences de base/mobilité »

Parcours « permis de conduire/mobilité »

Formation « mobilité »

Vers la mobilité autonome

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

Ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et de la vie associative
Secrétariat d'État chargé de la jeunesse et de la vie associative
Direction de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative

Mission d'animation du Fonds d'expérimentations pour la jeunesse
95, avenue de France 75 650 Paris Cedex 13
Téléphone : 01 40 45 93 22

<http://www.experimentationsociale.fr>