

Thématique : Permis de conduire

10 000 permis pour réussir

APPC n°065

Note de restitution finale remise par l'Union Régionale  
des Missions Locales,  
porteur 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

Mars 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](http://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 n°065**

**LE DISPOSITIF EXPERIMENTE**

**Titre : 10 000 permis pour réussir - Permis de travailler pour 700 jeunes rhônalpins**

**Objectifs initiaux :**

Les objectifs du projet sont :

- Favoriser un accès à l'emploi plus rapide en levant les freins au passage du permis de conduire
- Garantir une qualité d'accompagnement des jeunes dans leurs parcours d'accès à la mobilité et à l'emploi
- Optimiser et valoriser les dispositifs existants favorisant le passage du permis de conduire
- Expérimenter de nouveaux dispositifs d'aide en direction des jeunes les moins qualifiés et les plus en difficultés souhaitant travailler sur des métiers nécessitant le permis B
- Permettre aux jeunes de bénéficier d'une pédagogie et d'un processus adapté pour le passage du permis
- Limiter dans la durée l'apprentissage du permis, construire la pédagogie en associant les bénéficiaires et dérogation sur le calendrier de passage du permis

**Public(s) cible(s) :**

Le public-cible de cette expérimentation est constitué de jeunes, primo-accédant au permis de conduire, âgés de 18 à 25 ans et ayant besoin du permis de conduire pour accéder à l'emploi. Les jeunes ciblés par ce projet sont suivis dans le cadre d'un accompagnement renforcé et/ou résident en ZUS. Cela concerne également les jeunes en recherche d'emploi dans un secteur d'activité où le permis est nécessaire, ainsi que ceux qui ont de faibles ressources ou qui sont en rupture familiale.

**Descriptif synthétique du dispositif expérimenté**

Ce projet vise à aider financièrement et à accompagner 700 jeunes rhônalpins en insertion dans le passage du permis. Chaque jeune bénéficie d'une bourse de 1 000 €. Une partie de co-financement (400 €) est assurée par le jeune lui-même directement auprès de l'auto-école

**Territoire(s) d'expérimentation :**

L'URML s'appuie sur 5 sites répartis sur 4 départements du territoire rhônalpin, incluant des zones urbaines, des zones urbaines sensibles et des zones rurales :

- Le département du Rhône (10 Missions Locales) : 300 jeunes
- Le département de la Loire (3 Missions Locales) : 100 jeunes
- Le département de l'Isère (2 Missions Locales) : 100 jeunes chacune soit 200 jeunes
- Le département de la Savoie (1 Mission Locale) : 100 jeunes

**Valeur ajoutée du dispositif expérimenté :**

Le projet possède une valeur ajoutée à plusieurs niveaux :

- Le système de dérogation mis en place permet d'attribuer des places d'examen en dehors du système de « droits communs ». L'auto-école partenaire s'est vu attribuer un numéro d'identification spécifique « expérimentation ». Cela permettait de réduire les délais de passage des examens.
- La mise en place de plusieurs modules a permis aux jeunes de moins appréhender les examens du permis de conduire (gestion du stress, prévention et sécurité routière, échanges intergénérationnels)
- Le jeune s'engage à suivre au moins 3 heures de cours de code ou de conduite par semaine. Dans le cas où il ne peut se rendre à l'auto-école pour suivre les cours de code, un système via Internet avec un identifiant personnel a été mis en place.

**Partenaires techniques opérationnels:**

- L'Etat (Préfecture, DDE, DIRECCTE)
- Conseil Régional de Rhône-Alpes
- Union Régionale pour l'Habitat des Jeunes de Rhône-Alpes (URHAJ)
- Innovation et Développement
- Auto-écoles sociales et marchandes

**Partenaires financiers :**

Fonds d'Expérimentation à la Jeunesse

**Durée de l'expérimentation :**

**Durée initiale:** 24 mois

**Durée effective :** 36 mois (une prolongation d'un an a été accordée)

**LE PORTEUR DU PROJET**

**Nom de la structure :** Union Régionale des Missions Locales de Rhône-Alpes

**Type de structure :** Association

**L'ÉVALUATION DU PROJET**

**Nom de la structure :** Fédération TEPP, unité du CNRS en co-traitance avec la TNS Sofres

**Type de structure :** Laboratoire de recherche

**Proposition de plan à titre indicatif sachant que la structure générale et l'ensemble des items devront être traités.**

## Introduction :

Il a été constaté que les difficultés de mobilité constituaient un frein important dans la recherche d'un emploi ou d'une formation. Ce problème est davantage accentué par l'importante superficie de la région Rhône-Alpes. En effet, les distances à parcourir pour se former ou trouver un emploi sont souvent considérables et dans ce contexte, ne pas posséder de moyen de locomotion peut être rédhibitoire. Ne disposant pas du permis de conduire, 61 % des jeunes accueillis en 2009 en Mission Locale ne peuvent accéder à un emploi dans un rayon supérieur à 5 km de leur domicile. De plus, la grande majorité des emplois auxquels peuvent prétendre ces jeunes sont peu ou non qualifiés. Ces postes exigent cependant mobilité et autonomie car ce sont souvent des emplois de nuit, en week-end, en horaires décalés, dans des zones d'activités parfois difficiles d'accès (BTP, services et aides à domiciles, commerciaux, agents de sécurité, transports...). A défaut de transports publics accessibles dans ces créneaux horaires, la voiture reste le seul moyen de se déplacer. Plusieurs Missions Locales de la région ont ainsi développé de nombreux projets d'accès au permis de conduire ou à la mobilité dans une perspective d'emploi.

Face à cette question, l'Union Régionale des Missions Locales de Rhône-Alpes (URML), porteur du projet, Innovation et Développement, l'Union Régionale pour l'Habitat des Jeunes (URHAJ) et la Fédération des Associations de la Route pour l'Education (FARE), partenaires associés, ont proposé un projet visant à favoriser l'accès à l'autonomie des jeunes grâce à l'acquisition du permis de conduire. Ce projet se fonde sur l'expérimentation conduite par la Mission Locale Rhône Sud-Est qui a bénéficié du soutien du Haut-Commissariat et nommé « Mobilité gage d'emploi par l'accès au permis de conduire ».

A la base, le projet de l'URML était prévu pour 1 000 jeunes. Cependant, au vu des prix pratiqués dans le secteur, le budget et le nombre de jeunes pouvant bénéficier de cette expérimentation ont été revus à la baisse pour s'établir à 700 jeunes.

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

### A. Objectifs initiaux du projet

Les objectifs du projet « Permis de travailler pour 700 jeunes rhônalpins » sont :

- Favoriser un accès à l'emploi plus rapide en levant les freins au passage du permis de conduire
- Garantir une qualité d'accompagnement des jeunes dans leur parcours d'accès à la mobilité et à l'emploi (aucun jeune ne doit être privé d'emploi pour des raisons de mobilité)
- Optimiser et valoriser les dispositifs existants favorisant le passage du permis de conduire
- Expérimenter de nouveaux dispositifs d'aide en direction des jeunes les moins qualifiés et les plus en difficultés souhaitant travailler sur des métiers nécessitant le permis B
- Permettre aux jeunes de bénéficier d'une pédagogie et d'un processus adapté pour le passage du permis
- Limiter dans la durée l'apprentissage du permis, construire la pédagogie en associant les bénéficiaires et déroger sur le calendrier de passage du permis

L'Union Régionale des Missions Locales et ses partenaires ont tout mis en œuvre pour que ces objectifs soient atteints. Cela passe par le cofinancement du permis de conduire. En effet, le projet vise à aider les jeunes à franchir l'obstacle financier qui les séparent du permis de conduire et parfois de l'emploi. Cumulant souvent un grand nombre d'autres difficultés, il a été important d'adapter la pédagogie d'accompagnement pour le passage du permis de conduire. Ainsi, il s'est agi de réduire les délais de passage du code et de la

conduite, et par conséquent également les coûts, grâce à la mise en place d'une dérogation. Sensibiliser les jeunes à la sécurité routière est également un de nos objectifs.

### B. Le territoire d'expérimentation

Un appel à candidatures a été lancé lors de la réponse à l'appel à projet. Lors de la tenue du Bureau de l'Union Régionale des Missions Locales de Rhône-Alpes, début mars 2010, les membres ont délibéré sur les sites qui avaient répondu à cet appel. Cinq candidatures sur les sept présentées ont été retenues pour mettre en œuvre l'expérimentation.

Par site, il est entendu un territoire regroupant une ou plusieurs Missions Locales en partenariat avec une ou plusieurs auto-écoles sociales ou marchandes.

L'URML s'est appuyée sur 5 sites répartis sur 4 départements du territoire rhônalpin pour mener à bien ce projet :

- 300 jeunes dans le Rhône (10 Missions Locales du Rhône : Lyon, Rhône Sud-Est, Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Sud-Ouest Lyonnais, Monts d'Or Monts du Lyonnais, Villeurbanne, Givors, Bron Décines Meyzieu, Plateau Nord Val de Saône).
- 100 jeunes dans la Loire (Mission Locale de Saint Etienne et de la Couronne Stéphanoise, Mission Locale Gier Pilat, Mission Locale Ondaine et Haut Pilat)
- 200 jeunes en Isère (100 pour la Mission Locale de Grenoble et 100 pour la Mission Locale Jeunes de l'Isère Rhodanienne)
- 100 jeunes en Savoie (Mission Locale du Bassin Chambérien)

Chaque site a pour interlocuteur principal un référent mobilité.

### C. Public visé par l'expérimentation

Le public de cette expérimentation est constitué de jeunes, primo-accédant au permis de conduire, âgés de 18 à 25 ans et ayant besoin du permis de conduire pour accéder à l'emploi.

#### 1. Mode d'identification et de repérage

La mission du conseiller de Mission Locale était d'identifier le jeune pouvant entrer dans le processus d'expérimentation. Ce repérage était effectué au sein de publics spécifiques : jeunes suivis dans le cadre d'un accompagnement renforcé ou jeunes résidants en ZUS ou quartiers politiques de la ville. Le jeune était choisi au vue de sa situation qui doit répondre à l'un des 3 critères suivants :

- Jeune en recherche d'emploi dans un secteur où le permis est nécessaire
- Jeune ayant de faibles ressources
- Jeune de faible niveau et nécessitant un accompagnement adapté

Si le conseiller Mission Locale considérait le jeune comme bénéficiaire potentiel de l'expérimentation, il lui exposait le processus et modalités du projet. Si le jeune était intéressé, il remplissait une fiche de candidature et était dirigé vers le référent mobilité de son site. Ce dernier établissait le diagnostic mobilité professionnel du jeune. Le référent mobilité de chaque site orientait ensuite le jeune vers l'une des auto-écoles partenaires afin d'y suivre des cours de code et de conduite en vue de passer le permis de conduire. Afin d'entrer dans l'expérimentation, les jeunes devaient fournir une pièce d'identité à jour, 4 photos d'identités, une attestation

de recensement, une attestation scolaire de sécurité routière de niveau 2 (ASSR2) pour les jeunes nés après janvier 1988 (délivrée par les collèges) et une attestation de sécurité routière (ASR) pour les jeunes n'étant pas allés jusqu'en 3<sup>ème</sup>. Ils devaient également avoir fait la Journée d'Appel et de Préparation à la Défense (JAPD).

L'une des plus grandes difficultés, au lancement de l'expérimentation, a été la présentation et l'acceptation de la randomisation (tirage au sort des participants). En effet, l'évaluation de cette expérimentation avait pour objectif de comparer un « groupe test » et un « groupe témoin », cela permettait de distinguer les jeunes bénéficiaires de l'action et ceux effectuant une procédure sans aide particulière. Il convenait ainsi de distinguer des mesures de « droit commun » et une politique dite « renforcée ». Afin d'assurer le bon déroulement de l'expérimentation et de son évaluation, il était capital que l'action spécifique financée par le Fonds d'Expérimentation à la Jeunesse soit identifiable et octroyée uniquement aux jeunes du « groupe test ». Suivant ces principes, l'affectation des jeunes dans l'un ou l'autre groupe se faisait par tirage au sort. Cette sélection aléatoire devait garantir une même composition des groupes et donc faciliter la comparaison. Les sites participants à l'expérimentation devaient remplir sur un extranet un dossier unique d'inscription pour chaque jeune candidat au projet (possibilité de renseigner les dossiers au fur et à mesure ou par groupe). Ce dossier était renseigné par le référent mobilité. Les jeunes devaient être informés lors de la saisie de leur dossier du risque de ne pas bénéficier de l'action spécifique et qu'ils devaient accepter de se plier aux enquêtes téléphoniques de l'évaluateur. Il a été demandé aux conseillers de ne pas essayer de compenser les jeunes du « groupe témoin » par d'autres aides afin de ne pas fausser les résultats. Sur la base de cette liste des jeunes éligibles au dispositif, le logiciel de l'évaluateur via l'extranet renseigné tirait au sort les jeunes candidats au dispositif. Trois jeunes sur quatre accédaient au « groupe test ». A titre exceptionnel, et dans le cas où un référent mobilité estimait indispensable qu'un jeune entre dans le dispositif il bénéficiait d'un joker pour 30 dossiers proposés. Cette possibilité devait être limitée et dûment motivée. Les évaluateurs devaient procéder par le biais de 2 enquêtes téléphoniques auprès d'un échantillon de candidats après 12 mois, puis 18 mois après leur entrée dans l'expérimentation.

Le projet a été soumis à cette randomisation jusqu'au 30 septembre 2010. Après cette date, l'ensemble des jeunes saisis dans la base de données de l'évaluateur était automatiquement accepté dans l'expérimentation.

## 2. Bénéficiaires directs :

### 2.1. Statistiques descriptives

Pour ce projet, deux systèmes d'information ont été utilisés afin d'identifier les bénéficiaires :

- Le logiciel de randomisation mis en place par la Fédération TEPP, unité du CNRS en co-traitance avec la TNS Sofres via son extranet
- Le logiciel Parcours 3, système d'information propre aux Missions Locales

**Annexe 1 - Public visé par l'expérimentation**  
**Nombre et caractéristiques des bénéficiaires et territoire d'intervention**

	Bénéficiaires prévus pour toute la durée de l'expérimentation	Bénéficiaires entrés l'année 1	Bénéficiaires entrés l'année 2	Bénéficiaires entrés pendant toute la durée de l'expérimentation
<b>Nombre de bénéficiaires directement touchés par l'action</b>				
Jeunes	700	848	22	870
Adultes	0	0	0	0
<b>Nombre total de bénéficiaires</b>	700	848	22	870
<b>Nombre d'abandons ou exclusions</b>	0	230		
	<b>Bénéficiaires prévus pour toute la durée de l'expérimentation</b>	<b>Bénéficiaires entrés pendant toute la durée de l'expérimentation</b>		
<b>1. Jeunes</b>				
<b>Âge</b>				
Moins de 6 ans	0	0		
6-10 ans	0	0		
10-16 ans	0	0		
16-18 ans	0	0		
18-25 ans	700	870		
<b>Situation</b>				
Elèves en pré-élémentaire	0	0		
Elèves en élémentaire	0	0		
Collégiens	0	0		
Lycéens en LEGT	0	0		
Lycéens en lycée professionnel	0	0		
Jeunes apprentis en CFA	0	0		
Étudiants du supérieur	0	0		
Demandeurs d'emploi	560	696		
Actifs occupés	140	174		
<b>Niveau de formation</b>				
Infra V	175	112		
Niveau Vbis	175	197		
Niveau V	175	399		
Niveau IV et +	175	162		
<b>Sexe</b>				
Filles	350	499		
Garçons	350	371		
<b>2. Adultes</b>				
<b>Qualité</b>				
Parents	0	0		
Enseignants	0	0		
Conseillers d'orientation-psychologues	0	0		
Conseillers principaux d'éducation	0	0		
Conseillers d'insertion professionnelle	0	0		
Animateurs	0	0		
Éducateurs spécialisés	0	0		

	Prévision initiale	Réalisation
<b>Autre information concernant les bénéficiaires directement touchés par l'action à l'entrée du dispositif</b>		
<b>1. Les jeunes bénéficiaires sont-ils inscrits et suivis par la mission locale (ML) ?</b>		
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
<b>Echelle et territoire d'intervention de l'action mise en place</b>		
<b>1. L'action que vous menez dans le cadre de cette expérimentation est-elle à l'échelle :</b>		
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) ?	Départementale	Départementale
<b>2. Votre territoire d'intervention inclut-il des quartiers "politique de la ville" ?</b>		
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

**Remarques**

Afin de pouvoir avoir le nombre de bénéficiaires prévus, il a fallu repérer davantage de jeunes (870). Aussi, afin de pallier aux abandons et exclusions, les jeunes ont été remplacés jusqu'au 31 mars 2011. Cela explique le nombre total de 716 jeunes.

Classe d'âge	Jeunes majeurs suivis Mission Locale en 2010-2011			Jeunes majeurs sans permis suivis Mission Locale en 2010-2011			Jeunes entrés dans l'action en 2010-2011			57 % des jeunes entrés dans l'expérimentation sont des femmes.
	F	H	Tot.	F	H	Tot.	F	H	Tot.	
<b>Total</b>	40 252	36 874	77 126	27 452	23 514	50 966	410	306	<b>716</b>	
	52,2%	47,8%		53,9%	46,1%		<b>57,3%</b>	42,7%		
<b>Comparaison d'éléments sociologique des 3 populations</b>										
% sur	F	H	Tot.	F	H	Tot.	F	H	Tot.	L'âge des participants de l'action est comparable à celui des jeunes suivis en Mission Locale.
	<b>40 252</b>	<b>36 874</b>	<b>77 126</b>	<b>27 452</b>	<b>23 514</b>	<b>50 966</b>	<b>410</b>	<b>306</b>	<b>716</b>	
<b>18-21 ans</b>	38,0%	41,7%	39,7%	44,7%	51,1%	47,7%	40,0%	55,2%	<b>46,5%</b>	
<b>22-25 ans</b>	50,9%	47,5%	49,3%	45,9%	40,5%	43,4%	51,0%	38,2%	<b>45,5%</b>	
	F	H	Tot.	F	H	Tot.	F	H	Tot.	Le profil privilégié a été celui des femmes au RSA, célibataire avec des enfants à charge.
<b>RSA</b>	3,9%	1,4%	2,7%	4,4%	1,4%	3,0%	<b>8,3%</b>	3,3%	6,1%	
<b>Célibataire</b>	85,6%	94,7%	90,0%	87,4%	96,3%	91,5%	<b>85,4%</b>	96,7%	90,2%	
<b>Couple</b>	14,4%	5,3%	10,0%	12,6%	3,7%	8,5%	14,6%	3,3%	9,8%	
<b>Avec enfant</b>	10,4%	2,9%	6,8%	11,1%	2,5%	7,1%	<b>15,6%</b>	3,9%	10,6%	
<b>Logement</b>										
<b>Précaire**</b>	14,8%	16,6%	15,7%	16,5%	18,4%	17,4%	15,4%	16,0%	<b>15,6%</b>	Les jeunes avec des charges locatives ont été privilégiés.
<b>Autonome</b>	30,9%	15,2%	23,4%	26,5%	12,0%	19,8%	35,1%	15,7%	<b>26,8%</b>	
<b>Parents</b>	48,8%	61,5%	54,9%	50,6%	61,9%	55,8%	43,7%	56,9%	49,3%	



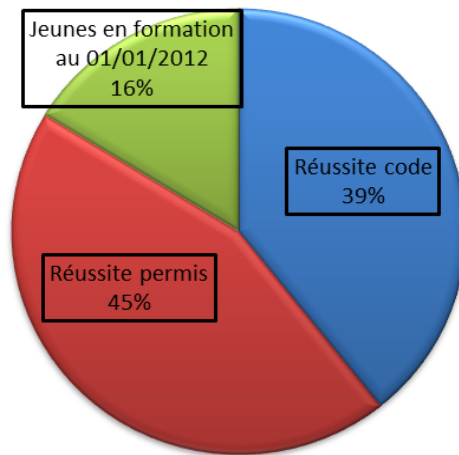
## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

Précaire = CHRS, sans hébergement, nomade, hôtel, hébergés chez amis, chez famille.											
<b>Résident ZUS</b>	21,9%	24,3%	23,0%		25,4%	26,0%	25,7%		24,6%	27,5%	25,8%
<b>Niveau Scolaire</b>	<b>F</b>	<b>H</b>	<b>Tot.</b>		<b>F</b>	<b>H</b>	<b>Tot.</b>		<b>F</b>	<b>H</b>	<b>Tot.</b>
<b>VI</b>	8,4%	12,8%	10,5%		10,6%	16,4%	13,3%		10,5%	16,0%	<b>12,8%</b>
<b>VBis</b>	14,3%	21,0%	17,5%		18,3%	26,4%	22,0%		18,8%	27,8%	<b>22,6%</b>
<b>V</b>	33,3%	37,7%	35,4%		37,9%	38,8%	38,3%		46,6%	45,1%	<b>45,9%</b>
<b>IV et +</b>	43,9%	28,5%	36,5%		33,1%	18,5%	26,4%		24,1%	11,1%	18,6%
<b>Diplômes</b>	<b>F</b>	<b>H</b>	<b>Tot.</b>		<b>F</b>	<b>H</b>	<b>Tot.</b>		<b>F</b>	<b>H</b>	<b>Tot.</b>
<b>aucun*</b>	39,3%	52,6%	45,7%		47,5%	62,2%	54,3%		47,1%	59,8%	<b>52,5%</b>
<b>BEP CAP</b>	22,2%	20,6%	21,5%		23,7%	18,8%	21,5%		30,7%	25,8%	<b>28,6%</b>
<b>BAC</b>	25,6%	15,7%	20,9%		20,1%	10,2%	15,6%		12,7%	6,5%	10,1%
<b>sup au BAC</b>	7,3%	4,0%	5,8%		3,1%	1,4%	2,3%		2,2%	1,3%	1,8%
<b>aucun diplôme = aucun + bepc + cfg</b>											

Il y a une surreprésentation des jeunes de niveaux faibles (81,3% contre 65,3% des jeunes suivis en Mission Locale).

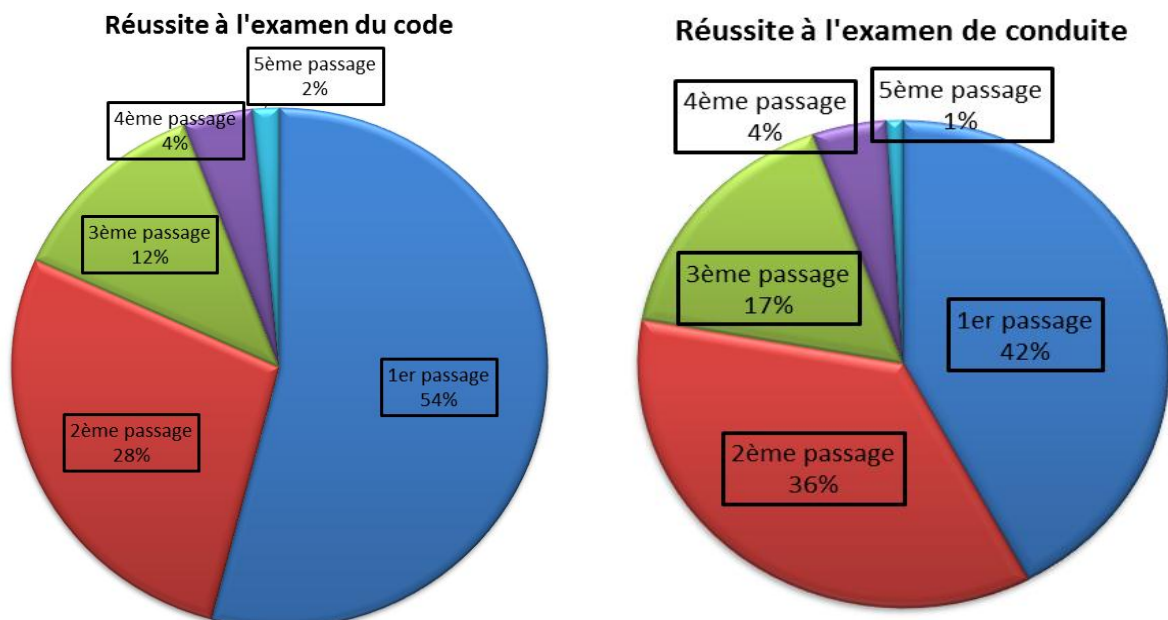
Les jeunes sans diplôme et ceux avec un premier niveau de qualification et en situation de recherche d'emploi ont été privilégiés.

### Répartition des jeunes ayant suivi une formation au permis de conduire

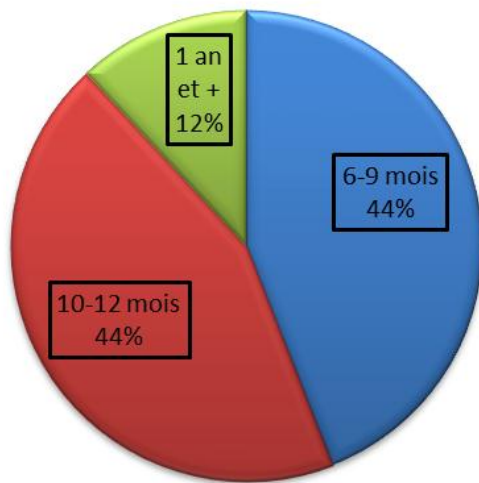


32% des jeunes entrés dans l'expérimentation ont abandonné ou ont été exclus. Ce chiffre est à relativiser car un grand nombre a été remplacé jusqu'au 31 mars 2011.

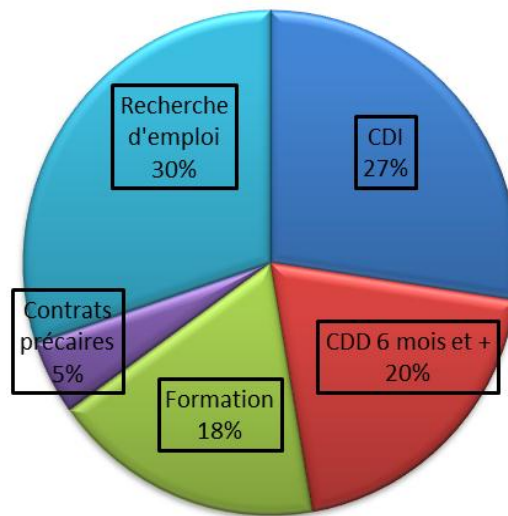
Les graphiques suivants ne concernent que les bénéficiaires ayant obtenu leur permis de conduire.



**Temps de formation (code et conduite) des jeunes ayant obtenu le permis**



**Situation des jeunes ayant eu leur permis**

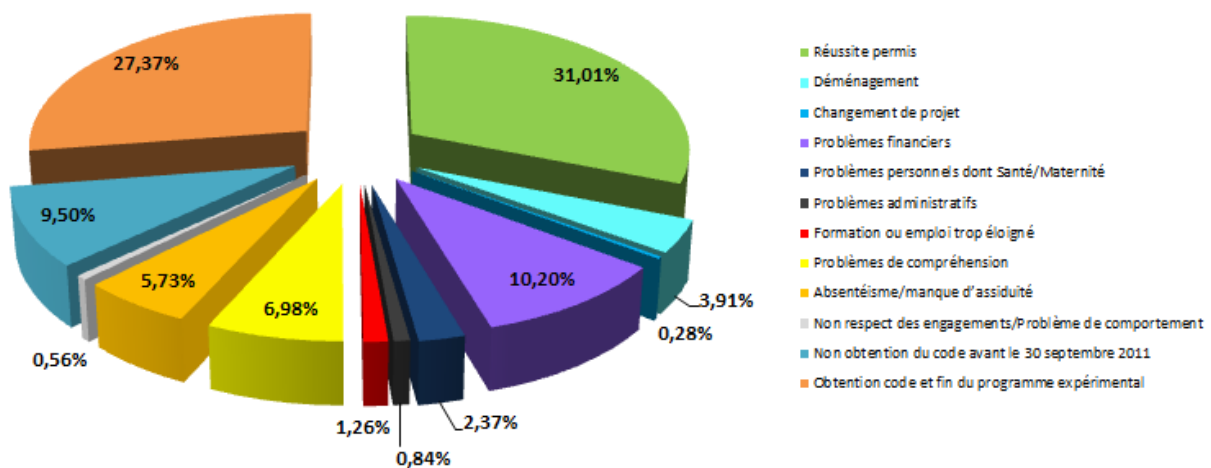


34% des jeunes ayant eu une aide supplémentaire ont obtenu leur permis

Moyenne du coût du permis pour les jeunes ayant suivi la formation au permis de conduire (à partir d'une heure de conduire au-delà de l'évaluation) : 1 620€

Moyenne du coût du permis pour les jeunes ayant obtenu leur permis de conduire : 1 541€. Ce montant est à relativiser car seulement 31,01% des jeunes ayant intégré l'expérimentation a obtenu son permis de conduire. En effet, afin de ne pas les décourager, seuls les jeunes réellement prêts aux examens, en fonction de l'évaluation des examens blancs des auto-écoles, se présentaient aux examens.

**Causes de sorties depuis le début de l'expérimentation jusqu'au 31 décembre 2011**



### 2.2. Analyse qualitative

La fédération TEPP, unité du CNRS en co-traitance avec la TNS Sofres a été désigné par le Fonds d'Expérimentation à la Jeunesse pour analyser cette expérimentation. Par conséquent, les référents des sites participants ont saisi sur l'extranet de l'évaluateur, l'ensemble des participants de l'action. Il est regrettable qu'il y ait eu peu de retours de la part de l'évaluateur sur ces données.

A la base, le projet de l'URML était prévu pour 1 000 jeunes. Cependant, au vu des prix pratiqués dans le secteur, le budget et le nombre de jeunes pouvant bénéficier de cette expérimentation ont été revus à la baisse. De même, au vu de la randomisation, il a fallu faire entrer davantage de jeunes dans le dispositif afin d'obtenir les 700 bénéficiaires effectifs.

L'URML s'est donc appuyée sur 5 sites répartis sur 4 départements du territoire rhônalpin pour mener à bien ce projet avec un total de 870 jeunes dont 154 jeunes faisant partis du groupe témoin :

- 338 jeunes dans le Rhône dont 39 faisant partis du groupe témoin (10 Missions Locales du Rhône : Lyon, Rhône Sud-Est, Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Sud-Ouest Lyonnais, Monts d'Or Monts du Lyonnais, Villeurbanne, Givors, Bron Décines Meyzieu, Plateau Nord val de Saône).
- 152 jeunes dans la Loire dont 40 faisant partis du groupe témoin (Mission Locale de Saint Etienne et de la Couronne Stéphanoise, Mission Locale Gier Pilat, Mission Locale Ondaine et Haut Pilat)
- 245 jeunes en Isère dont 45 faisant partis du groupe témoin (123 pour la Mission Locale de Grenoble et 122 pour la Mission Locale Jeunes de l'Isère Rhodanienne)
- 135 jeunes en Savoie dont 30 faisant partis du groupe témoin (Mission Locale du Bassin Chambérien)

Ce sont ainsi 716 jeunes qui ont pu bénéficier du dispositif. Le nombre total de jeunes entrés dans l'expérimentation ne représente pas celui des parcours d'apprentissage complets. En effet, suite aux abandons et exclusions, 32% des jeunes ont été remplacés par d'autres jusqu'au 31 mars 2011. Après cette date, il a été décidé de mutualiser les bourses non-consommées en totalité par les jeunes ayant abandonné ou été exclus aux profits des jeunes en cours de formation. Ces décisions ont fait l'objet de courriers au FEJ aux mois d'octobre 2010 et d'octobre 2011.

Sur la totalité des jeunes ayant suivi une formation au permis de conduire dans le cadre de l'expérimentation, soit 499 jeunes, 55% d'entre-eux sont encore en formation au 31/12/2011 (code et conduite ou conduite seule).

Aux niveaux des réussites au code et au permis, la majorité des jeunes n'ont eu besoin que d'une voire de deux présentations (82% des jeunes ont obtenu leur code lors de leur première ou deuxième présentation et 78% des jeunes ont obtenu leur permis de conduire lors de leur première ou deuxième présentation). En effet, afin de ne pas les décourager, seuls les jeunes réellement prêts aux examens, en fonction de l'évaluation des examens blancs des auto-écoles, se présentaient aux examens. Aussi, 88% des jeunes ont obtenu leur permis dans un délai inférieur à 12 mois. De plus, 34% des jeunes ayant obtenu une aide supplémentaire, au-delà des 1 000€ prévus, ont obtenu leur permis. Ainsi, le coût moyen du permis de conduire des jeunes pour les jeunes ayant suivi la formation est de 1 620€ et le coût moyen pour les jeunes ayant obtenu leur permis est de 1 541€. 50% des jeunes ayant obtenu leur permis ont trouvé un emploi durable (CDI et CDD plus de 6 mois) dans de nombreux domaines (coiffure, commerce/vente, social, accueil, mécanique automobile, BTP, transports (livraison), hôtellerie, espaces verts, service à domicile).

L'ensemble de ces résultats est à relativiser car ces données prennent en compte des jeunes sans difficulté majeure. Or, seulement 31,01% des jeunes ayant intégré l'expérimentation ont obtenu leur permis de conduire, alors que 26,68% d'entre-eux ont rencontré des problèmes financiers, de santé, de comportements, d'assiduité, de compréhension et/ou d'administration. Aussi, pour les jeunes encore en formation, le coût du permis est supérieur à 2 100€.

### II. Déroulement de l'expérimentation

#### A. Actions mises en œuvre

La mise en œuvre de l'expérimentation a rencontré des difficultés certaines. En effet, l'URML souhaitait s'appuyer sur des auto-écoles sociales pour permettre aux jeunes d'accéder à une pédagogie adaptée à leurs spécificités. Cependant, les contraintes de temps dans la mise en œuvre du projet ne permettaient pas de s'appuyer exclusivement sur des auto-écoles sociales qui sont en petit nombre et ne pouvaient supporter une montée en charge si rapide. En conséquence, le projet a été repositionné, en se rapprochant d'auto-écoles marchandes. En plus de cela, la phase d'ingénierie et de coordination des différents sites a été plus longue que prévue. L'ensemble de ces retards a impacté directement le projet en décalant la date effective de commencement. Aussi, le démarrage du projet sur les différents sites fut différent en fonction du nombre d'auto-écoles partenaires et des réunions avec les différents services de l'Etat en lien avec l'expérimentation. Ainsi, un report a été demandé au 31 décembre 2011 afin de suivre jusqu'au bout les jeunes dans leur apprentissage du permis et notamment ceux susceptibles d'avoir un parcours long.

Ayant peu d'auto-écoles sociales impliquées dans ce projet, les sites ont ainsi pris contact avec des auto-écoles marchandes via l'annuaire, les syndicats d'auto-écoles ou via les précédents partenariats. Ainsi, l'URML a constaté que ce sont des auto-écoles de taille moyenne plutôt que les grands groupes qui ont intégré l'expérimentation. Cela est dû à une montée en charge rapide possible, à une adaptation des forfaits des permis de conduire et à des propositions d'actions et d'accompagnements spécifiques.

Pour ce projet, l'URML bénéficiait d'une dérogation pour l'attribution des places d'examen du permis de conduire. Chaque auto-école partenaire se voyait attribuer un numéro d'identification spécifique « expérimentation ». Ainsi, les listes de jeunes participants à l'expérimentation étaient régulièrement mises à jour et envoyés aux Préfectures ou Directions Départementales des Equipements et aux auto-écoles. Ce travail de mise en relation des différents intervenants était assuré par chaque référent mobilité de chaque site. Ces listes permettaient de bien distinguer les jeunes qui font partie de l'expérimentation et qui se présentaient à l'examen de code et de conduite par voie de dérogation.

Les différentes réunions avec les Préfectures ou Directions Départementales des Equipements et les services en lien ont permis de mettre en place le processus dérogatoire et d'anticiper le flux supplémentaire de jeunes qu'a engendré l'expérimentation. Cependant, il y a eu des disparités au niveau du processus dérogatoire en fonction du site. En effet, le nombre de places par mois par auto-école accordé et le délai demandé pour réserver ces places allaient de 6 à 40 places et de 1 à 2 mois (la confirmation se faisait toujours aux alentours du 20 du mois pour le mois suivant). Sur les départements du Rhône et de la Savoie, l'URML a subi la pénurie de places d'examens en dépit de la volonté des services en lien. Cela a eu un impact sur les résultats de l'expérimentation.

## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

Les sites ont mis en place différentes actions favorisant l'apprentissage aux niveaux du code et permis :

- Séances de sophrologie afin de réduire le stress lors des cours et des examens
- Cours de coaching (mise en condition de réussite)
- Stage intensif de cours de code durant 3 jours
- Stage intensif de de cours de code durant 2 semaines
- Cours de code via Internet pour les jeunes en emploi ou en formation
- Examens blanc du permis
- Simulateur de conduite
- Cours de mécanique
- Possibilité de conduire avec une voiture automatique
- Organisation d'une journée de sensibilisation à la prévention routière (crash test réalisé par Dragauto, désincarcération par les pompiers et intervention de professionnels de la sécurité et de la santé)
- Cours de code supervisé
- Mise en place d'un transport micro-collectif pour se rendre à l'auto-école
- Facilité de location scooters et de voitures
- Echanges intergénérationnels sur le code
- Réalisation d'un film promotionnel en mai 2011 sur l'expérimentation au niveau du département du Rhône

Les relations avec l'évaluateur ont été peu fréquentes :

- Un échange toutes les semaines avait été établi afin de donner les résultats de la randomisation au début de l'expérimentation, soit jusqu'à fin octobre 2010.
- Peu d'échange voire aucun retour de la part de l'évaluateur durant le reste de l'action

## Annexe 2 - Calendrier de déroulement de l'expérimentation - Actions mises en œuvre

Numéro du projet	APC n°065								
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)	
<b>1. Préparation du projet</b>	<i>Mars à Juillet 2010</i>								
Action n°1	Présentation du projet aux référents des sites	oui	3	10	0,085	Animateur Régional des Missions Locales Directrice MLRSE Chargée de mission URML Référents ML concernées Coordinateur I&D Coordinateur UHRAJ	Fournitures Photocopies	Mission d'ingénierie	Ordinateurs Locaux
Action n°2	Conventionnements avec les sites	oui	1	7	0,013	Animateur Régional des Missions Locales Chargée de mission URML Directions ML concernées	Fournitures Photocopies		Ordinateurs
Action n°3	Négociation avec les services de l'Etat pour la mise en place du système dérogatoire des places d'examen	oui	2	7	0,154	Animateur Régional des Missions Locales Chargée de mission URML Coordinateur I&D Référents ML concernées		Mission d'ingénierie	Frais de déplacements
Action n°4	Prospection des auto-écoles sociales et marchandes	oui	5	5	0,427	Référents ML concernées	Téléphonie		Ordinateurs
Action n°5	Conventionnements avec les auto-écoles partenaires	oui	5	34	0,145	Chargée de mission URML Référents ML concernées Référents Auto-écoles Service comptabilité URML	Fournitures Photocopies		Ordinateurs
Action n°6	Repérage des jeunes	oui	5	5	0,762	Référents ML concernées	Fournitures Photocopies		Locaux
Action n°7	Formalisation des outils et des procédures	oui	3						
Action n°8	Liaison URML - Sites expérimentation	oui	5	6	0,366	Chargée de mission URML Référents ML concernées	Téléphonie		Ordinateurs Frais de déplacements
Action n°9	Organisation de la mise en œuvre	oui	5	6	0,915	Chargée de mission URML Référents ML concernées	Téléphonie		Ordinateurs Locaux

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

2. Lancement de l'expérimentation	<i>Juillet 2010 à Janvier 2012</i>								
Action n°1	Préparation et animation des réunions	oui	16	3	1,171	Animateur Régional des Missions Locales Chargée de mission URML Coordinateur I&D	Fournitures Photocopies	Mission d'ingénierie	Ordinateurs Frais de déplacements
Action n°2	Pilotage de l'action	oui							
Action n°3	Bilans intermédiaires	oui							
Action n°4	Gestion de la facturation des auto-écoles	oui	20	34	2,902	Chargée de mission URML Référénts ML concernées Référénts Auto-écoles Service comptabilité URML	Fournitures Photocopies		Ordinateurs
Action n°5	Informations collectives	oui	12	5	2,049	Référénts ML concernées	Fournitures Photocopies		Ordinateurs Locaux
Action n°6	Entretiens individuels	oui	12	5					
Action n°7	Diagnostic mobilité	oui	12	5					
Action n°8	Randomisation (inscription extranet)	oui	4	5					
Action n°9	Inscription auto-écoles	oui	12	32	5,423	Référénts ML concernées Référénts Auto-écoles (+Conseillers)			Ordinateurs Locaux
Action n°10	Suivi des jeunes	oui	20	32					
Action n°11	Suivi et gestion des places dérogatoires	oui	20	32					
Action n°12	Formation au permis de conduire	Oui	20	27	34,146	Référénts Auto-écoles (+ Salariés)	Matériel pédagogique, Carburant, Fournitures, etc.		Ordinateurs Locaux
Action n°13	Mise en place d'actions spécifiques	oui	20	32	0,410	Référénts ML concernées Référénts Auto-écoles (+Conseillers)			Ordinateurs Locaux
Action n°14	Gestion des heures mutualisées	oui	5	34	2,073	Chargée de mission URML Référénts ML concernées Référénts Auto-écoles Service comptabilité URML	Fournitures Photocopies		Ordinateurs Locaux
Action n°15	Liaison URML - Sites expérimentation	oui	20	6	0,366	Chargée de mission URML Référénts ML concernées	Téléphonie		Ordinateurs Frais de déplacements
Action n°16	Liaison URML - Services de l'Etat	oui	20	7	0,427	Chargée de mission URML Coordinateur I&D Référénts ML concernées		Mission d'ingénierie	Locaux Frais de déplacements

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

3. Achèvement de l'expérimentation	<i>Octobre 2011 à Janvier 2012</i>								
Action n°1	Bilans quantitatifs réguliers	oui	4	6	0,073	Chargée de mission URML Référénts ML concernées	Téléphonie Fournitures Photocopies		Ordinateurs Locaux
Action n°2	Bilan financier	oui	4	2	0,059	Animateur Régional des Missions Locales Chargée de mission URML Comptable URML	Fournitures Photocopies		Ordinateurs Locaux
Action n°3	Transfert du suivi des jeunes en cours d'apprentissage et en fin d'expérimentation	oui	4	32	0,546	Référénts ML concernées Référénts Auto-écoles (+Conseillers)	Téléphonie		Ordinateurs Locaux
4. Achèvement de l'évaluation	<i>A partir du 01/01/2012</i>	oui	2	9	0,077	Animateur Régional des Missions Locales Chargée de mission URML Référénts ML concernées Coordinateur I&D Coordinateur UHRAJ	Téléphonie Fournitures Photocopies	Mission d'ingénierie	Ordinateurs Frais de déplacements



## B. Partenariats

## 1. Partenaires opérationnels

Nom de la structure partenaire	Rôle dans l'expérimentation	
Union Régionale des Missions Locales Innovation et développement	Ingénierie	
Union Régionale de l'Habitat des Jeunes Mission Locale Rhône Sud-Est		
Mission Locale de Lyon		
Mission Locale Rhône-Sud Est Mission Locale Vaulx-en-Velin Mission Locale de Vénissieux	Repérage et suivi des jeunes	
Mission Locale Sud-Ouest Lyonnais		
Mission Locale Monts d'Or Monts du Lyonnais		
Mission Locale de Villeurbanne		
Mission Locale de Givors		
Mission Locale Bron D2cines Meyzieu		
Mission Locale Nord Val de Saône		
Mission Locale de Saint Etienne et de la Couronne Stéphanoise		
Mission Locale Gier Pilat		
Mission Locale Ondaine et Haut Pilat		
Mission Locale de Grenoble		
Mission Locale Jeunes de l'Isère Rhodanienne		
Mission Locale du Bassin Chambérien		
Auto-école FANGET		Auto-écoles partenaires
Auto-école Martinet Andrézieux		
Auto-école Cap Permis		
Auto-école Vienne école SARL		
Auto-école de l'Aigle		
Auto-école Bastille Formation		
Auto-école CERI Auto-moto		
UHRAJ Auto-école		
AEB Oullins		
Auto-école Actuel 2		
Auto-école Conduite +		
Auto-école Dussert Maurice		
Auto-école Pourras		
Auto-école St Pierre de Chandieu		
SARL CER Lumière		
Auto-école CAP Réussite		
Auto-école de la Valette		
Auto-école Impact II		
Auto-école Stéphane		
Auto-école ADSEA 42		
Auto-école X-Road		
Auto-école S'Permis		
Auto-école Guyot		
Auto-école des Alpes		
Auto-école Le Créneau		
Auto-école du Granier		
Auto-école mobil'emploi73	Processus de dérogation des places d'examens	
DDE du Rhône		
Préfecture du Rhône		
Préfecture de l'Isère		
DDE de l'Isère		
Préfecture de la Loire		
DDE de la Savoie	Association partenaire	
Préfecture de la Savoie		
Agir ABCD Loire	Association partenaire	
Drag'auto		

## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

La plus grande difficulté rencontrée dans les partenariats avec les auto-écoles a été leur sélection en fonction de plusieurs critères. En effet, comme le projet ne pouvait s'appuyer uniquement sur des auto-écoles sociales, il a fallu, selon les sites, consulter en Préfecture les taux de réussite, les mettre en lien avec les auto-écoles marchandes qui mettaient en place une pédagogie adaptée puis négocier leurs prestations. En fonction des sites, la démarche a été différente :

- La Mission Locale du Bassin Chambérien a envoyé un courrier aux auto-écoles étant dans l'annuaire
- La Mission Locale Jeunes de l'Isère Rhodanienne et a consulté directement les syndicats d'auto-écoles
- La référente des Missions Locales de Lyon a envoyé un courriel via le logiciel Printel par l'intermédiaire de la DDE aux auto-écoles
- La Mission Locale de Grenoble avait déjà des contacts avec des auto-écoles grâce à un programme concernant les permis de conduite qu'elle avait mené. Ces mêmes auto-écoles ont été recontactées et sollicitées pour ce projet.
- La Mission Locale de Saint Etienne a conventionné avec des auto-écoles dont elle était déjà partenaire. Dès lors, des auto-écoles, non partenaires, ont porté plainte et ont saisi la répression des fraudes. Selon elles, la Mission Locale n'aurait pas diffusé assez largement l'expérimentation pour qu'elles puissent y participer. Le Maire de Saint-Etienne a également été destinataire des plaintes des auto-écoles marchandes. Suite à cela, l'URML a consulté le cabinet CAPSTAN qui a confirmé que l'appel à projet du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse n'a pas mentionné l'obligation de réaliser un appel d'offre auprès de l'ensemble des auto-écoles du territoire concerné. Aussi, étant donné que la sélection des auto-écoles s'est effectuée sur des critères objectifs propres à l'expérimentation (taux de réussite, qualité et adaptabilité de la pédagogie), la subvention du Haut-Commissariat à la Jeunesse n'était pas conditionnée à un appel à la concurrence.

Malgré ces difficultés, la recherche d'auto-écoles marchandes a permis de lier des partenariats susceptibles d'être utilisés pour d'autres actions futures. D'ailleurs, les auto-écoles qui ont répondu positivement à entrer dans l'expérimentation ont réalisé majoritairement un suivi régulier des bénéficiaires.

### 2. Partenaires financiers

Financements	Part de ces financements dans le budget total de l'expérimentation (hors évaluation) en %
Fonds d'expérimentations pour la jeunesse	923 000€ (99,55%)
Cofinancements extérieurs à la structure	700 jeunes (400 € par jeune) 280 000 €
Autofinancement	4 214,07 (0,45%)

En réalité, un grand nombre de jeune a eu des difficultés financières et n'a pas pu s'acquitter de leur part de financement. C'est pour cela que cette part de cofinancement n'est pas pris en compte.

### C. Pilotage de l'expérimentation

Un Comité de Pilotage multi-sites a été mis en place dès le début de l'expérimentation. Se réunissant tous les 2 à 3 mois, ce comité était composé de :

- Remy LONGO, Animation Régionale des Missions Locales, Animateur Régional des Missions Locales de Rhône-Alpes
- Odile LANDEAU, Mission Locale Rhône Sud-Est, Directrice Pilote puis remplacée par Carmen MARQUES à partir de février 2011

## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

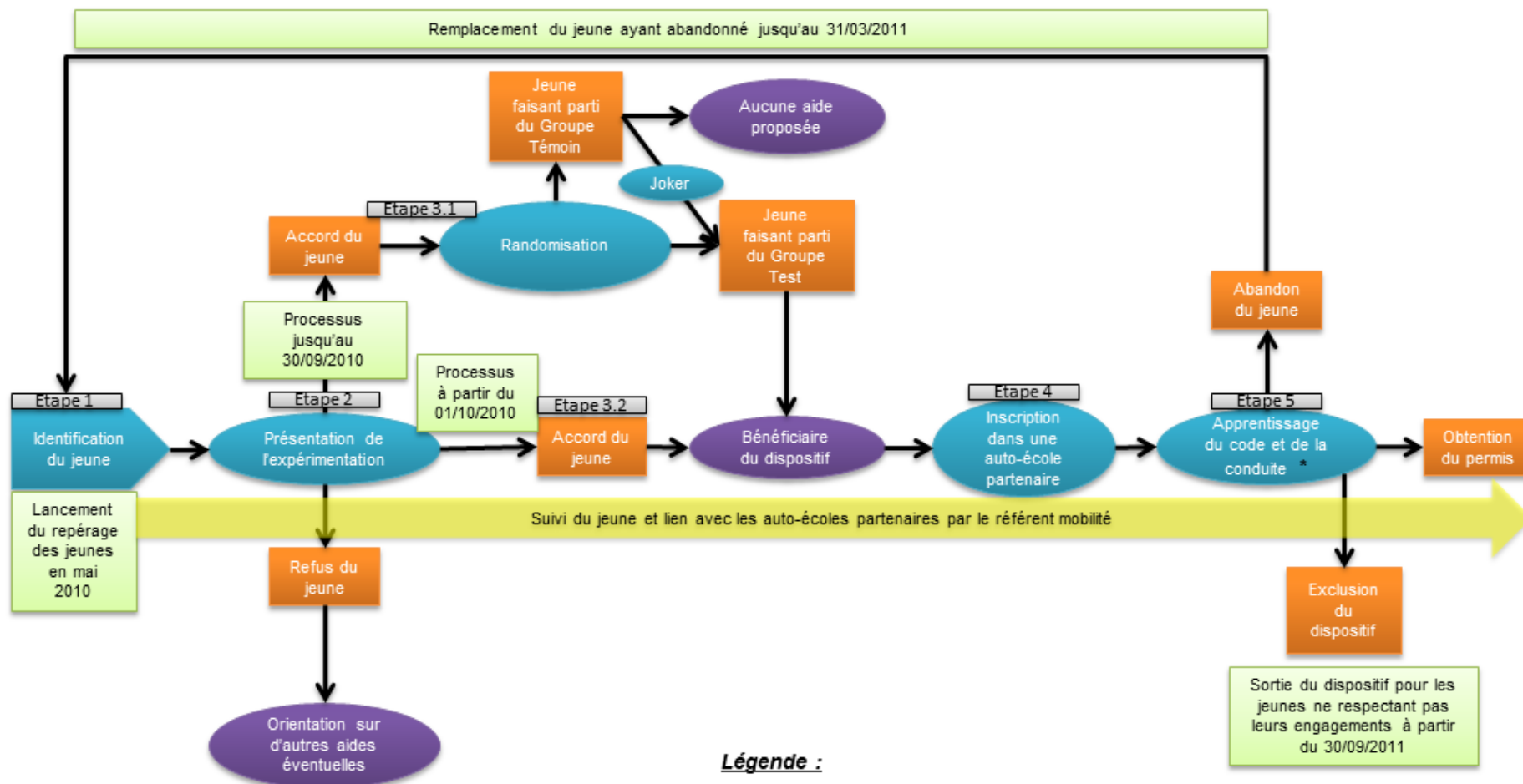
- Pierre LAPLACE, Innovation et Développement, Support Technique
- Georges IMMARIGEON, Union Région de l'Habitat des Jeunes, Support Technique
- Joanna PALLUD, Animation Régionale des Missions Locales, Chargée de mission Expérimentations
- Thierry FARRE, Mission Locale de Saint Etienne, Référent Mobilité
- Sandra DUMOLLARD, Mission Locale du Bassin Chambérien, Référente Mobilité
- Muriel BERAUD, Mission Locale Rhône Sud-Est, Coordinatrice Vie sociale
- Anaïs LABRUNE, Mission Locale de l'Isère Rhodanienne, Chargée d'animation
- Patrice MOURET, Mission Locale de l'Isère Rhodanienne, Directeur adjoint
- David FAUCONNET, Mission Locale de Grenoble, Directeur-adjoint
- Hourya ZITOUNI, Mission Locale de Grenoble, Chargée de projet

Plusieurs outils ont été mis en place :

- Vademecum explicatif du projet à destination des conseillers
- Annuaire des contacts régionaux de l'expérimentation
- Convention tripartite « Union Régionale des Missions Locales/Sites/Auto-école partenaire »
- Contrat d'engagements « Mission Locale/Jeune bénéficiaire/Auto-école partenaire »
- Tableau de suivi entre l'auto-école et le/la référent(e) Mission Locale
- Tableau de réservation de la répartition des places code et permis entre les Préfectures/DDE et le/la référent(e) Mission Locale (1 mois à l'avance pour l'Isère et 2 mois à l'avance pour les autres départements)
- Tableau de réservation de la répartition des places entre le/la référent(e) Mission Locale et l'auto-école
- Tableau de confirmation des noms des jeunes (1 semaine avant l'examen)
- Logiciel propre aux Missions Locales – Parcours 3
- Tableau de suivi des factures par jeunes et par auto-écoles

Enfin, lors d'un regroupement à Paris, l'URML a pu faire part des expériences des territoires concernant la mise en place d'une dérogation aux autres expérimentateurs.

Parcours du jeune : de l'identification à l'obtention du permis



### III. Enseignements généraux de l'expérimentation

#### A. Analyse du dispositif expérimenté

Ce dispositif est né du postulat que l'absence de permis de conduire constituait un frein à l'insertion professionnelle des jeunes et que la cause principale d'absence du permis de conduire chez les jeunes en parcours d'insertion était le manque d'argent. Ce dispositif avait donc pour but d'aider financièrement les jeunes dans leur accession au permis, tout en tentant de réunir les meilleures conditions d'apprentissage du permis de conduire. Ainsi, des auto-écoles se sont portées volontaires pour participer à cette action et se sont engagées à porter une attention particulière à ces candidats en leur proposant un forfait compétitif. Les DDE/DDT et les Préfectures se sont engagées à fournir des places dérogatoires aux examens, processus réduisant le délai d'attente.

Etape 1 : Les sites ont été opérationnels à partir de mai 2010. Dès lors, l'identification des jeunes s'est faite en flux continu et ce, jusqu'en mars 2011. Les jeunes étaient identifiés grâce aux critères de l'expérimentation et à un diagnostic mobilité effectué par les conseillers lors d'un entretien individuel. En parallèle à l'identification des jeunes, des réunions avec les Préfectures ou Directions Départementales des Equipements ont permis de mettre en place le processus dérogatoire afin d'anticiper le flux de jeunes qu'engendrait l'expérimentation. Malgré des disparités en fonction des sites, ce qui a impacté les résultats de l'expérimentation, le processus dérogatoire a pu être mis en place.

Etape 2 : Les jeunes identifiés étaient orientés vers le référent mobilité de leur site. Ce dernier organisait des réunions d'information collective afin d'informer les jeunes sur l'expérimentation dans sa globalité : objectifs, moyens mis en œuvre, engagements des jeunes intégrés au dispositif, etc. A ce niveau du parcours, les jeunes avaient la possibilité de refuser de participer à l'expérimentation.

Etape 3.1 : Jusqu'au 30 septembre 2010, ceux souhaitant participer à l'expérimentation devait remplir le questionnaire mis en ligne par l'évaluateur (possibilité de renseigner les dossiers au fur et à mesure ou par groupe). Une sélection aléatoire (randomisation) permettait de savoir si le jeune avait été retenu pour bénéficier de l'action ou pas. Les jeunes étaient de nouveau informés en amont de la saisie de leur dossier dans l'extranet du risque de ne pas bénéficier de l'action spécifique et qu'ils devaient accepter de se plier aux enquêtes téléphoniques de l'évaluateur. Seuls 3 jeunes sur 4 étaient retenus. A titre exceptionnel, et dans la mesure où un référent estimait qu'il était indispensable qu'un jeune entre dans le dispositif, il bénéficiait d'un joker pour 30 dossiers proposés. Il a été demandé aux conseillers de ne pas compenser les jeunes du « groupe témoin » par d'autres aides. Les jeunes faisant parti du « groupe test » devenaient bénéficiaires de l'action. En devenant bénéficiaire, les jeunes s'engageaient à cofinancer leur permis de conduire à hauteur de 400 €, à être assidus (suivre au moins 3 heures de cours de code ou de conduite par semaine), à informer leur conseiller de toute difficulté rencontrée et à répondre aux questionnaires de l'évaluateur. En contrepartie, l'URML s'engageait à financer le permis de conduire du jeune pour un montant de 1 000 € (somme versée directement à l'auto-école partenaire)

Etape 3.2 : A partir du 1<sup>er</sup> octobre 2010, l'évaluateur considérant avoir un échantillon assez large afin de procéder à la comparaison du « groupe test » et du « groupe témoin », la randomisation a été arrêtée. Les jeunes souhaitant intégrer le dispositif, après présentation, devenaient ainsi bénéficiaires sans tirage au sort. En intégrant l'action, les jeunes s'engageaient à cofinancer leur permis de conduire à hauteur de 400 €, à être

assidu (suivre au moins 3 heures de cours de code ou de conduite par semaine), à informer leur conseiller de toute difficulté rencontrée et à répondre aux questionnaires de l'évaluateur.

Etape 4 : En fonction des sites, la recherche d'auto-écoles partenaires a été différente. Au final, ce sont 27 auto-écoles réparties sur 4 départements qui sont devenues partenaires de l'action. Le bénéficiaire était aiguillé vers l'auto-école partenaire la plus proche de son domicile ou de son lieu de formation. Un contrat d'engagement entre le jeune bénéficiaire, la Mission Locale référente du jeune et l'auto-école partenaire était signé. Les jeunes bénéficiaires et les auto-écoles partenaires ont été suivis en continu par le référent mobilité de chaque site en lien avec les conseillers Missions Locale.

Etape 5 : Une fois inscrit en auto-école, le jeune pouvait suivre les cours de code puis les cours de conduite. En parallèle à cet apprentissage, de nombreux modules ont été mis en place. Jusqu'au 31 mars 2011, tout jeune ayant abandonné sans avoir commencé les cours de code était remplacé. Aussi, afin de permettre au jeune de poursuivre son apprentissage au permis de conduire sereinement, le Comité de Pilotage a décidé d'attribuer les heures non-consommées par les jeunes ayant abandonné ou été exclus à partir du 1 avril 2011. Suite à de nombreux problèmes d'assiduité, les jeunes ne respectant pas leur engagement ont été exclus du dispositif à partir du 30 septembre 2011. Cela a permis de recentrer les référents sur les jeunes les plus motivés et de créer une aide supplémentaire grâce au fonds non-consommé des jeunes ayant abandonné et été exclus. En effet, il a été remarqué que les jeunes ayant des difficultés (apprentissage, financières, etc.) avaient besoin d'un nombre d'heures de conduite supérieur à celui compris dans le forfait. Cette aide a donc permis de financer davantage d'heures de conduite. Grâce à cette aide, 52 jeunes ont obtenu leur permis de conduire.

### B. Enseignements et conditions de transférabilité du dispositif

#### 1. Public visé

Au regard des résultats de l'expérimentation, il aurait été nécessaire d'évaluer les jeunes avant leur intégration pour s'assurer qu'ils aient les savoirs de base requis pour atteindre le niveau exigé lors des examens de code et de conduite. En effet, 16,48% des jeunes n'ont pas obtenus leur code avant la fin de l'expérimentation (6,98% à cause de difficulté de compréhension et 9,5% pour non-obtention du code au 30 septembre 2011). De plus, 27,37% des jeunes ont obtenu leur code mais pas leur permis dans la période expérimentale, ce qui laisse penser que leurs niveaux de départ nécessitaient davantage de temps et d'accompagnement dans leur parcours ou une formation en amont du parcours pour acquérir les savoirs de base nécessaire. Avec le recul, il est possible de dire que cette expérimentation était calibrée pour un public avec un niveau plus élevé que celui visé.

Pour le public visé, il est préférable de prévoir une enveloppe globale par jeune plus importante (forfait de conduite de 40 heures mutualisables dès le début de l'expérience). En effet, 10,2% des jeunes sont sortis pour raison financière (ces jeunes ne pouvaient pas cofinancer les 400 € à leur charge), sans compter ceux qui n'ont pas fini l'expérimentation et qui n'auront pas accès à la mutualisation des heures.

Il est à noter que le public visé est souvent en situation de précarité. Aussi, il est normal de constater des arrêts de parcours pour cause d'absentéisme répété (5,73%), de déménagements (3,91%), de problèmes personnels (2,37%), d'abandon suite à une formation ou un emploi trop éloigné (1,26%), etc. Ainsi, le projet d'un jeune à court et moyen terme évolue assez rapidement. Il n'a pas été facile pour eux de respecter les engagements fixés en début d'expérimentation.

### 2. Actions menées dans le cadre du dispositif testé

Nous avons constaté des difficultés de mise en place du processus dérogatoire qui ont entraîné du retard sur l'expérimentation. De plus, le manque d'inspecteurs sur certains territoires a pénalisé des jeunes en attente d'une date d'examen, biaisant de fait les résultats. En effet, il semble que la circulaire adressée par le Ministère n'ait pas toujours été bien interprétée au niveau local.

Ainsi, une simplification de la dérogation semble nécessaire, notamment par l'intégration de la gestion des places dérogatoires dans le logiciel utilisé par l'ensemble de la profession (Printel).

En outre, il est nécessaire de rappeler que la désignation d'une personne de référence sur chaque site sur ce type de projet est primordiale. En effet, cette personne permet de faire le lien entre toutes les parties prenantes (jeunes, conseillers, auto-écoles, services de l'Etat). Cela ne permet pas de réduire le parcours du jeune mais celui-ci est davantage sécurisé.

Enfin, comme analysé précédemment, la mutualisation des heures dès le début de l'action permet de s'adapter aux besoins pédagogiques des jeunes, en réduisant la problématique financière et en favorisant la réussite d'un plus grand nombre. Aussi, pour plus de facilité de gestion, il faut que chaque site dispose d'une enveloppe globale. En effet, le référent est le mieux placé pour connaître le parcours des jeunes suivis et leurs besoins.

### 3. Partenariats, coordination d'acteurs et gouvernance

Il est nécessaire d'établir un partenariat avec l'ensemble des parties prenantes du projet : Préfectures/Directions Départementales des Equipements, Missions Locales, auto-écoles et jeunes. En effet, à chaque niveau, l'implication de tous les acteurs a permis de mettre en lumière les points forts et faibles du dispositif. Aussi, la mise en place d'un Comité de Pilotage, même en dehors d'un cadre expérimental, avec un référent de chaque site a permis de partager les points d'avancements, les points d'amélioration et les difficultés.

En outre, la mise en place de plusieurs inspecteurs dédiés à cette action aurait probablement permis de mieux gérer l'afflux des candidats lors des examens et aurait peut-être facilité la compréhension de ce dispositif auprès des professionnels.

Dans le but de permettre aux jeunes d'accumuler des heures de conduite au-delà du forfait, il est nécessaire de négocier les prix des heures de conduire pour ne pas engendrer une rupture au niveau de l'apprentissage.

### 4. Impacts sur la structure

#### a. L'Union Régionale des Missions Locales

L'URML s'est inspirée d'un premier appel à projet similaire sur le département du Rhône afin de produire sa réponse dans le cadre de la présente expérimentation, l'URML s'en est inspiré afin de le mettre en place pour un effectif plus grand et sur un territoire beaucoup plus vaste, la région Rhône-Alpes.

Afin de piloter ce projet, un poste a été créé dans le but d'apporter un appui auprès des sites concernés et des services de l'Etat. Une réunion des sites était organisée tous les 2 à 3 mois dans le but de coordonner

les actions, suivre l'évolution de chaque site et collecter les informations nécessaires à la rédaction des bilans d'étape. De même, un lourd suivi financier a été réalisé pour suivre les parcours de chaque jeune puis dans un second temps, la mutualisation des heures non-consommées.

D'un point de vue plus général, cette expérimentation s'est inscrite dans une dynamique régionale. En effet, une recherche de propositions dans le but de répondre aux besoins des jeunes en matière de mobilité a été initiée au terme de la fin de l'expérimentation non-pérennisée.

### b. Les Missions Locales partenaires

Aux niveaux des Missions Locales partenaires, l'accroissement d'activité a suscité la création de poste à temps partiel ou a permis la réaffectation de missions sur certains postes en interne. Cette expérimentation a mis en avant les connaissances de ces référents au sein de leur structure en matière de mobilité voire pour certains à devenir experts sur cette thématique. Aussi, le lien entre une personne de référence et les jeunes suivis a favorisé la gestion du financement, l'assiduité et la coordination avec le conseiller et l'auto-école pour chaque participant. Ce travail partenarial a nécessité un nombre d'heures conséquent.

En outre, grâce à cette action, les Missions Locales partenaires sont devenues auprès des jeunes des facilitateurs à l'accès au permis de conduire et plus largement au niveau des demandes liées à la mobilité.

Enfin, cette expérience a développé voire resserré les partenariats mis en place avec les auto-écoles de chaque territoire et les services de l'Etat.

### c. Les auto-écoles partenaires

Les auto-écoles accueillant un grand nombre de jeunes ont observé un afflux rapide, ce qui a nécessité une réactivité notamment dans l'embauche de personnels et l'acquisition de matériels supplémentaires. A l'issue de cette action, elles ont dû faire face à une décroissance d'activité toute aussi rapide. Plusieurs auto-écoles ayant prévu un certain nombre de jeunes inscrits, ont été pénalisées économiquement. D'une part, du fait des abandons et des exclusions à partir du 31 mars 2011, date à laquelle plus aucun remplacement n'était effectué, et d'autre part à cause la mutualisation tardive des heures de conduite non-consommées, mise en place au 1<sup>er</sup> octobre 2011. De plus, le processus de paiement des forfaits étant assez long, certaines auto-écoles ont vu leurs délais de paiement allongés, auxquels se sont ajoutés les difficultés de co-financement de la part de certains jeunes.

La difficile mise en place du processus de dérogation a retardé les premières présentations aux examens, si bien que certaines auto-écoles ont fait passer des jeunes sur leurs propres places d'examen. Par ailleurs, la nécessaire rigidité du système dérogatoire (impossibilité de présenter un élève hors expérimentation à la place d'un élève dans l'action mais ne pouvant pas honorer sa place) a causé quelques dysfonctionnements.

Enfin, certaines auto-écoles ont pu appliquer un accompagnement pédagogique renforcé auprès du public de cette action.

### d. Les Services de l'Etat

Hormis la DDE du Rhône qui avait déjà suivie une expérience sur un territoire et un volume restreints, la mise en place et la gestion d'une dérogation étaient nouveaux pour les autres services de l'Etat des



départements des sites concernés. De plus, dans la majorité des territoires concernés par cette expérimentation, il a été constaté qu'il n'y avait pas les moyens humains mis en place afin de répondre aux besoins.

### e. Les Jeunes

La mise en place de la randomisation a créé une certaine frustration de la part des jeunes faisant partis du groupe « témoin ». En effet, nous pouvons nous interroger sur les effets de ce système de loterie pour des jeunes en difficulté sociale, qui ne fait que renforcer leur sentiment de manquer de chance. Néanmoins, ceux ayant eu le code et/ou le permis, ont développé un sentiment de fierté et ont renforcé leur estime de soi. En effet, 50% ont eu accès à un emploi durable (CDI et CDD de plus de 6 mois). En outre, le fait d'être engagé dans cette expérience a suscité chez certains jeunes une dynamique c'est-à-dire qu'une fois le parcours permis démarré, une formation ou un emploi avait été trouvé. Ainsi, le projet d'un jeune à court et moyen terme évolue assez rapidement. Il n'a pas été facile pour eux de respecter les engagements fixés en début d'expérimentation. Aussi, il serait intéressant de connaître l'évolution de la situation des jeunes qui ont bénéficié du dispositif et qui ont suivi une formation au permis de conduire dans le cadre de cette expérimentation afin de connaître l'importance du temps dans la formation du permis.

### Conclusion :

Les résultats de l'expérimentation « 700 permis de réussir » sont assez mitigés. En effet, basée sur un système de places dérogatoires avec les services de l'Etat et des partenariats avec de nombreuses auto-écoles, ce sont 222 jeunes qui ont obtenu leur permis (31,01% de la totalité des jeunes). Grâce à son obtention, 50% de ces jeunes ont pu trouver un emploi durable (CDI et CDD plus 6 mois). Ces résultats sont à relativiser car un grand nombre était encore en cours de formation au 31/12/2011 (code et conduite ou conduite). Cela suppose qu'il aurait fallu plus de temps et d'accompagnement dans leur parcours. L'expérimentation a été calibrée pour un public avec un niveau plus élevé que celui visé. La mise en place d'une personne de référence par site et d'une personne pour la coordination du projet ont permis d'être réactif aux niveaux de la gestion du financement, de la mise en place du processus de dérogation en lien avec les services de l'Etat, des partenariats avec des auto-écoles marchandes et sociales et des difficultés des jeunes.

Il faut donc admettre que le projet tel que pensé (durée, dérogation, montants accordés, liens entre le référent, les Missions Locales, les jeunes, les auto-écoles et les services de l'Etat) ne répond pas totalement à l'accès à l'autonomie grâce à l'acquisition du permis de conduire surtout pour les jeunes ayant un bas niveau de qualification.

En cas reconduite du projet ou de pérennisation, plusieurs réajustements et d'autres pistes de développement sont à prévoir :

- Une évaluation à l'entrée du dispositif afin de mettre davantage en exergue les difficultés financières et de compréhension,
- Une continuité dans la mise en place d'actions favorisant l'apprentissage du code et du permis, si l'action a pour public-cible des jeunes de bas niveaux,
- La mise en place d'un temps dédié à la formation du permis de conduire dans le cadre de formations professionnelles,
- Une enveloppe globale plus importante par jeune, par site et non par auto-école,
- Une simplification du processus de dérogation,
- Une mutualisation des heures permettant une adaptation aux besoins pédagogiques des jeunes,

## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

Aux niveaux des Missions Locales partenaires, cette expérimentation a permis de s'approprier la thématique du permis de conduire. En effet, ce dispositif a mis en avant les connaissances des référents au sein de leur structure. Ainsi, les Missions Locales partenaires sont devenues auprès des jeunes des facilitatrices à l'accès au permis de conduire et ont développé voire resserré des partenariats avec les auto-écoles et les services de l'Etat de leur territoire. Aussi, il serait intéressant de connaître l'évolution de la situation des jeunes qui ont bénéficié du dispositif et qui ont suivi une formation au permis de conduire dans le cadre de cette expérimentation.

Au niveau de l'Union Régionale des Missions Locales, cette expérimentation s'est inscrite dans une dynamique régionale. Une recherche de propositions dans le but de répondre aux besoins des jeunes en matière de mobilité a été initiée au terme de la fin de l'expérimentation non-pérennisée.

**ANNEXES OBLIGATOIRES à joindre au fichier**

**Annexe 1 – Tableau sur les publics**

**Annexe 2 – Tableau sur les actions**

**Annexe 3 – Tableau sur les outils**

## 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>

