

Thématique : Permis de conduire

Intitulé du projet

APPC-082

Note de restitution finale remise par
PASSERELLES-INSERTION 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

Date (NOVEMBRE 2011)



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-082
LE DISPOSITIF EXPERIMENTE
Titre : UN PERMIS POUR S'EN SORTIR
Objectifs initiaux : Accompagner 200 jeunes dans leur formation pour obtenir le permis B. Résultat attendu : 150 réussites à l'examen du code, 120 obtentions de permis B.
Public(s) cible(s) : Jeunes entre 18 et 24 ans révolus, issus de familles modestes. Nombre initialement prévu : 200, nombre réalisé : 236 entrées, 199 parcours.
Descriptif synthétique du dispositif expérimenté Préformation au code de la route Financement du permis B à hauteur maximale de 700 € Accompagnement / suivi des jeunes en auto-écoles partenaires
Territoire(s) d'expérimentation : Trois territoires du Département de l'Hérault : Cœur d'Hérault (à prédominance rurale – la plus grande ville, Clermont l'Hérault, a 7500 habitants), Biterrois (urbain, 69 400 habitants, avec un alentour rural), Bassin de Thau (urbain – la plus grande ville, Sète, a 42 000 habitants - et rural).
Valeur ajoutée du dispositif expérimenté : - Le financement public important du permis B, - la préparation à l'entrée dans l'auto-école, - le suivi pendant leur formation en auto-école incitent les jeunes à s'investir dans leur formation au permis B jusqu'à l'obtention du diplôme
Partenaires techniques opérationnels : Missions locales d'insertion des jeunes des trois territoires Agences départementale de la solidarité 41 auto-écoles réparties sur les trois territoires
Partenaires financiers : Etat-DIRECCTE Languedoc-Roussillon (Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Jeunes), conventionnement avec les Missions locales partenaires Conseil Général de l'Hérault (Fonds d'Aide aux Jeunes)
Durée de l'expérimentation : Durée initiale: 15 mois initialement, 2 avenants de 3 mois - durée totale prévue : 21 mois Durée effective : 21 mois
LE PORTEUR DU PROJET
Nom de la structure : PASSERELLES-INSERTION Type de structure : Association 1901
L'ÉVALUATION DU PROJET
Nom de la structure : AUCUN EVALUATEUR ! Nous avons signalé ce manque à plusieurs reprises. Type de structure :

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

A. Objectifs initiaux du projet

Trois Missions locales d'insertion des jeunes de l'Hérault, le Conseil Général de l'Hérault – Pôle départemental de solidarité et l'association Passerelles-Insertion sont à l'origine du projet « un permis pour s'en sortir ».

Ces organismes sont sensibilisés depuis quelques années aux difficultés de déplacement des jeunes, d'autant plus qu'ils interviennent sur des territoires en grande partie ruraux, avec un réseau de transport en commun restreint, et de surcroît frappés par un pourcentage élevé de chômage : Cœur d'Hérault, Biterrois et Bassin de Thau.

Sur ces territoires, la recherche d'un emploi, le déplacement sur le lieu de travail ou de formation sont souvent impossibles sans un véhicule personnel. Les deux roues de type scooter 50 cm³ ne peuvent pas couvrir un rayon suffisant de déplacement.

Il a pu être observé que de plus en plus d'employeurs exigent le permis B comme un des critères pour une embauche.

Sur les trois territoires concernés, des actions diverses en faveur de la mobilité ont été réalisées dont ici et là des actions de préparation au code de la route (examen en candidat libre), de soutien au code et un financement partiel du permis B. Ces actions ne touchaient pas un nombre important de jeunes ; le financement du permis B restait souvent modeste.

L'appel à projets « 10000 permis pour réussir » était une opportunité de mettre en place un projet d'envergure : un financement individuel important du permis B pour un nombre élevé de jeunes et des actions de soutien de longue durée en parallèle à la formation en auto-école.

L'expérimentation « Un permis pour s'en sortir » avait pour objectif d'accompagner 200 jeunes dans leur formation pour obtenir le permis B.

Les objectifs quantitatifs fixés au démarrage étaient :

- 200 jeunes accueillis dans l'expérimentation dont
- 150 obtentions du code de la route en auto-école
- 120 obtentions du permis B

	Cœur d'Hérault	Biterrois	Bassin de Thau
Participants	60	80	60
Obtention du code	45	60	45
Obtention du permis B	36	48	36

Ces objectifs devaient être atteints à l'aide de trois actions :

- Préformation au code de la route
- Financement du permis B à hauteur maximale de 700 €
- Accompagnement / suivi des jeunes en auto-écoles partenaires

B. Le territoire d'expérimentation

3 territoires du Département de l'Hérault étaient concernés. L'Hérault est en 2011 le Département avec le plus fort taux de chômage (France Métropole) : 13,5 % au deuxième trimestre avec une hausse à 13,6 % attendue pour le troisième trimestre. Les trois territoires ont des taux supérieurs à cette moyenne :

- Pays Cœur d'Hérault, essentiellement rural, avec une zone urbaine sensible dans la ville de Lodève. Sa plus grande ville, Clermont l'Hérault, a environ 7500 habitants. Ce territoire souffre d'un chômage élevé, largement supérieur à la moyenne nationale et départementale (13,5 à 15,5 % selon les zones). Le réseau départemental de transport en commun est largement insuffisant en-dehors d'un axe principal assez bien desservi.
- Biterrois, avec la ville de Béziers d'environ 69400 habitants comptant 3 zones urbaines sensibles, et un alentour rural. En début d'année 2011, la ville enregistre 14,9 % de chômage. Un réseau de transport en commun fonctionne au niveau de l'agglomération de Béziers, pour les villages alentours hors agglomération et dans l'arrière-pays le transport en commun est insuffisant.
- Bassin de Thau, urbain et rural, avec une zone urbaine sensible à Sète et deux ZUS à Frontignan. Sète, la plus grande ville, a environ 42000 habitants. Il s'agit d'un territoire avec un taux de chômage largement au-dessus de la moyenne nationale (14 % dans la communauté d'agglomération « Thau Agglo »). Des réseaux de transport en commun existent (départemental et d'agglomération), mais ils restent en partie insuffisants.

Ces trois territoires correspondent aux rayons d'action des trois Missions Locales d'Insertion des Jeunes à l'initiative de l'expérimentation ainsi que de trois Agences Départementales de la Solidarité du Conseil Général de l'Hérault.

Un partenariat existait en amont du projet entre ces organismes et Passerelles-Insertion, dans le cadre

- d'actions d'insertion par l'activité économique
 - o Béziers : un atelier d'insertion « restauration collective »
- d'actions « mobilité »
 - o un « relais mobilité » (mise à disposition de scooters à prix modéré) à Sète puis Frontignan
 - o une « plateforme mobilité Pays Cœur d'Hérault » à Clermont l'Hérault avec des permanences sur Gignac et Lodève incluant un « relais mobilité »

C. Public visé par l'expérimentation

Les jeunes entrant dans notre expérimentation étaient inscrits pour un accompagnement dans les trois Missions Locales d'Insertion des Jeunes partenaires. Quelques-uns étaient suivis par les Agences départementales de solidarité.

Les critères de départ correspondaient aux critères de l'appel à projet du Haut Commissaire à la Jeunesse : « 10000 permis pour réussir » :

- Jeunes de 18 à 24 ans révolus
- issus de familles modestes

Lors du premier comité de pilotage, a été ajouté le critère :

- « dont jeunes en contrat CIVIS ».

Ce critère a été scrupuleusement respecté au niveau quantitatif sur le Pays Cœur d'Hérault : 50 % des jeunes entrés dans l'expérimentation étaient en contrat CIVIS.

Ces jeunes étaient en parcours d'insertion vers l'emploi dont certains étaient en emploi ou en formation à l'entrée dans l'expérimentation.

Étaient prioritaires ceux

- pour lesquels le permis était primordial pour réussir leur projet professionnel
- qui avaient besoin d'un accompagnement pour l'obtention du permis B
- qui résidaient dans un lieu qui n'offre pas d'alternative au véhicule personnel (transport en commun absent ou quasi absent, trop de distances à parcourir pour utiliser un véhicule deux roues de type scooter 50 cm³ ou bicyclette)

1. Mode d'identification et de repérage :

Les candidats ont été repérés par les conseillers des Missions Locales des Jeunes (ou Agences départementales de solidarité) partenaires suite à l'étude de leur dossier (évaluation de la nécessité d'acquiescer le permis B) et selon les critères énumérés ci-dessus.

Ils ont été informés de l'expérimentation en entretien individuel (à l'aide d'une plaquette présentant l'action). Outil de vérification de leur éligibilité : fiche de renseignements reprenant les items du dossier unique d'inscription nationale, en vérifiant notamment la possession par les candidats des documents nécessaires pour une inscription en auto-école. Leur motivation et leur disponibilité pour la formation au permis B ont été interrogées.

Repérage des jeunes

Sur Cœur d'Hérault :

- repérage des jeunes en entretien individuel. Critère : jeunes en insertion professionnelle avec les problèmes liés à la mobilité en lien avec leur insertion.

Sur le Biterrois :

- jeunes accompagnés, notamment demandeurs d'emploi, qui cherchent prioritairement un emploi dans des secteurs professionnels qui exigent le permis B et qui sont actuellement disponibles pour intégrer l'expérimentation

Sur Bassin de Thau :

- jeunes qui demandent une aide financière pour le permis B (demandes faites en partie en amont de l'expérimentation)
- jeunes accompagnés qui sont en recherche d'emploi, ont besoin du permis B pour être mobiles et qui sont actuellement disponibles pour intégrer l'expérimentation

Les candidatures retenues par les Missions locales et l'Agence départementale de solidarité ont par la suite été centralisées par une référente de l'expérimentation dans chacune des trois Missions locales. Ce sont ces référentes qui ont procédé à l'inscription des candidats dans le dossier unique national.

Après confirmation de l'inscription nationale dans l'action, les jeunes ont été orientés vers Passerelles-Insertion.

Difficultés rencontrées

Bien que les trois Missions locales partenaires aient évalué, en amont du démarrage de l'expérimentation, le nombre de jeunes ayant besoin du permis B pour leur insertion professionnelle, l'entrée des jeunes au cours des premiers mois était plus lente que prévu. Les jeunes ne possédaient en partie pas les documents

nécessaires pour une inscription aux examens du permis B, notamment l'attestation de la Journée d'Appel de Préparation à la Défense (aujourd'hui Journée Défense et Citoyenneté) et l'Attestation scolaire de la sécurité routière.

Notre expérimentation a accueilli 199 jeunes (267 inscriptions au total si nous y incluons les jeunes du groupe « test » et les jeunes dont le dossier a été annulé). Ces jeunes ont été gérés en entrées et sorties permanentes. Malgré le nombre important de jeunes sans permis B dans les trois Missions locales, il était difficile d'assurer l'entrée dans l'expérimentation d'un nombre suffisant de jeunes dans un temps relativement court.

Ceci explique certainement des annulations de dossiers ainsi que des abandons avant l'entrée en auto-école ; il manquait un temps pour une préparation plus approfondie des jeunes pour l'expérimentation, des sélections moins précipitées, notamment à l'ouverture et à la clôture de la période d'inscription dans le dossier unique national.

2. Les Bénéficiaires directs :

200 jeunes devaient participer à l'expérimentation :

- 60 sur le Pays Cœur d'Hérault
- 80 sur le Biterrois
- 60 sur le Bassin de Thau

Comme décrit ci-dessus, les bénéficiaires ont été identifiés par les conseillers des Missions locales partenaires (et, à petite échelle, d'une Agence départementale de la solidarité).

Les conseillers ont été informés par les référentes pour l'expérimentation désignées dans chaque Mission locale lors des réunions hebdomadaires d'équipe.

Support d'information a été une plaquette avec pour titre « Un permis pour s'en sortir ».

Elle était destinée aux candidats pour l'expérimentation et diffusée auprès de chaque candidat repéré par les conseillers des Missions Locales des Jeunes partenaires (et, dans un deuxième temps, dans les Agences départementales de solidarité). A l'origine était la demande des référentes des Missions Locales de créer un document officiel qui explique aux candidats le tirage au sort national de leurs candidatures, les conseillers ne se sentant pas en mesure de l'expliquer sans support. Le tirage au sort arbitraire semblait difficilement défendable auprès des jeunes pré-sélectionnés.

Ce système d'information correspond sensiblement à celui mis en place habituellement dans le cadre des actions « mobilité ».

Pour rappel :

267 inscriptions ont été effectuées sur l'extranet. 32 jeunes ont été tirés au sort pour faire partie du groupe témoin et ne pouvaient donc pas intégrer l'expérimentation.

	Inscription totale extranet	Groupe témoin	Annulations extranet	Entrée effective (jeunes inscrits extranet)
Cœur d'Hérault	86	10	16	60 sur 60
Biterrois	104	12	12	80 sur 80
Bassin de Thau	77	10	8	59 sur 60
TOTAL	267	32	36	199 sur 200*

*= Le volume de bénéficiaires est inférieur au prévisionnel. La dernière place vacante n'a pu être occupée parce que la date limite d'entrée dans l'expérimentation, fixée par l'opérateur au 3 février 2011, a été dépassée. La jeune présélectionnée n'a donné suite dans les temps.

36 dossiers ont été annulés avant que ces jeunes ne s'engagent dans l'expérimentation.

Les raisons des annulations :

- financement autre trouvé pour permis en auto-école 3
- emploi / formation à temps plein 3
- déménagement 8
- âge ne correspond pas 2
- difficultés personnelles importantes 2
- refus des démarches administratives (JAPD, ASSR2) 1
- uniquement intéressé par l'aide financière en auto-école 1
- n'a pas payé la contribution financière 8
- ne s'est jamais présenté malgré relances 8

Restitution du porteur de projet

Annexe 1 - Public visé par l'expérimentation - Bénéficiaires et territoire d'intervention

Numéro du projet	APPC_082
-------------------------	----------

	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
Bénéficiaires directement touchés par l'action					
Jeunes	200	157	42	0	199
Adultes	0				
Nombre total de bénéficiaires	200	157	42	0	199
Nombre d'abandons ou exclusions		46	15	0	66

	Bénéficiaires prévus pour toute la durée de l'expérimentation	Bénéficiaires entrés pendant toute la durée de l'expérimentation
Caractéristiques des bénéficiaires directement touchés par l'action à l'entrée du dispositif		
1. Jeunes		
Âge		
Moins de 6 ans		
6-10 ans		
10-16 ans		
16-18 ans		
18-25 ans		
Autres : 18-24 ans révolus	200	199
Autres : (<i>préciser</i>)		
Situation		
Elèves en pré-élémentaire		
Elèves en élémentaire		
Collégiens		
Lycéens en LEGT		
Lycéens en lycée professionnel		
Jeunes apprentis en CFA		2
Étudiants du supérieur		1
Demandeurs d'emploi		159
Actifs occupés		28
Autres : formation continue		7
Autres : contrat professionnalisation		2
Niveau de formation		
Infra V		80
Niveau V		96
Niveau IV		21
Niveau III		1
Niveau III		1
Niveau I		
Genre		
Filles		102
Garçons		97
2. Adultes		
Qualité		
Parents		
Enseignants		
Conseillers d'orientation-psychologues		
Conseillers principaux d'éducation		
Conseillers d'insertion professionnelle		
Animateurs		

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

Éducateurs spécialisés		
Autres : (préciser)		
Autres : (préciser)		

	Prévision initiale	Réalisation
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	Non	Non

Remarques	Pas de chiffres spécifiques prévus pour : "situation", "niveau de formation". Seuls critères suivant l'appel à projet : jeunes issus de familles modestes entre 18 et 24 ans révolus.
------------------	---

85 % des jeunes entrés dans notre expérimentation se sont engagés dans la préformation au code de la route.

4 % ont intégré une auto-école partenaire directement, soit pour un problème de mobilité, soit parce qu'ils étaient en formation ou en emploi.

13 % avaient déjà démarré leur formation au permis en auto-école avant d'entrer dans notre expérimentation. Il s'agissait là surtout de débloquer des situations stagnantes (pour exemple, une jeune fille était inscrite en auto-école depuis 2008), notamment en termes de financement.

8 % des jeunes avaient quitté une autre auto-école, soit après échec répété, soit pour déménagement.

Résultats

Le Vademecum pour le bilan de restitution finale du porteur de projet précise que « l'analyse des résultats effectifs de l'expérimentation relève du rapport final établi par l'évaluateur... ». Passerelles-Insertion n'a eu aucun contact avec un quelconque évaluateur. C'est pour cela que quelques chiffres sont présentés ci-dessous.

Les résultats au 30 septembre 2011

	Cœur d'Hérault	Biterrois	Bassin de Thau	TOTAL
Participants	60	80	59	199
Obtention du code	42	48	21	111
Obtention du permis B	31	32	14	77

Les résultats en % au 30 septembre 2011

- Résultats attendus : 75 % obtention du code, 60 % obtention du permis B
- Résultats obtenus : 55 % obtention du code, 39 % obtention du permis B

A ce jour, un nombre important de jeunes se trouvent encore en formation en auto-école. Au cours des mois prochains, le résultat en termes de code et de permis obtenus augmentera.

Situation des parcours au 30 septembre 2011

	Cœur d'Hérault	Biterrois	Bassin de Thau	TOTAL
Participants	60	80	59	199
Abandon avant entrée en auto-école	8	17	19	44
Abandon en auto-école (formation au code)	0	8	14	22
Toujours en parcours code	10	7	5	22
Toujours en parcours conduite	11	16	7	34

Les abandons intervenaient pour 66 % au cours de la préformation au code ou avant l'engagement dans une auto-école, pour 33 % au cours de la formation au code en auto-école.

Les motifs des abandons

	Cœur d'Hérault	Biterrois	Bassin de Thau	TOTAL
Non engagement financier		8	4	12
Déménagement	2	2	2	6
Emploi		2	1	3
Formation	1			1
Maternité		3	2	5
Cumul formation / emploi / maternité	1			1
Santé		1	2	3
Difficultés familiales			1	1
Incarcération	1			1
Echec au code			2	2
Difficultés avec l'auto-école		1	2	3
Sans motif exprimé	3	7	15	25
Abandon avant l'entrée dans « Un permis »		1	2	3

Nous avons rencontré une difficulté : les parcours d'un nombre important de jeunes sont plus longs que prévu.

Quatre raisons notamment :

- La démarche pour l'inscription dans une auto-école après la préformation collective très socialisante a été retardée des semaines par les jeunes, voire des mois ; il s'agissait d'une crainte de se retrouver seul dans un environnement nouveau.
- Certains jeunes se décourageaient en cours de code qu'ils suivaient de moins en moins fréquemment. Dans beaucoup de cas, les relances nombreuses par les formatrices et les référentes restaient sans effet.
- Durant les emplois saisonniers en été, les jeunes ne poursuivaient pas leur formation en auto-école.
- En parallèle à la formation en auto-école, un nombre de jeunes étaient engagés dans une formation professionnelle ou un emploi à temps partiel ou temps complet. Dans les deux cas, certains jeunes arrivaient difficilement à mener les deux actions en parallèle.

D'autres, au contraire, trouvaient là une motivation forte pour obtenir leur permis B le plus rapidement possible – et ont réussi. On ne peut donc pas en conclure qu'un emploi ou une formation intégrés en parallèle à la formation au permis soient systématiquement un frein à la réussite de celle-ci.

II. Déroulement de l'expérimentation

L'articulation du projet professionnel des jeunes et l'accès au permis de conduire

Les jeunes repérés pour l'expérimentation étaient pour 79,8 % demandeurs d'emploi le jour de leur inscription dans le dossier unique national (159 sur 199). 20,2 % étaient en emploi ou en formation (40 sur 199).

Lors des entretiens individuels préalables à l'inscription dans le dossier unique national, menés par les référents des Missions locales, devaient être vérifiées

- la disponibilité du jeune pour suivre la préformation au code de la route et / ou la formation au permis B en auto-école,
- la capacité à contribuer financièrement à la formation au permis B.

Par contre, 39 % des jeunes entraient en emploi (46 jeunes) ou en formation (26 jeunes) au cours de l'expérimentation ; il s'agissait de contrats saisonniers (dans ce cas la formation au permis B était interrompue) ou de contrats de travail ou de formations plus ou moins longs. Certains jeunes avaient un contrat à durée indéterminée. 6 jeunes femmes étaient en maternité.

Comme décrit plus haut, ces situations constituaient l'un des facteurs qui allongeaient sensiblement les parcours permis B pour certains. Certains jeunes arrêtaient leur formation au permis pour ces raisons.

A. Actions mises en œuvre

La convention signée entre la Direction de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative (DJEPVA) et Passerelles-Insertion fixait les dates de l'expérimentation du 1^{er} janvier 2010 au 31 mars 2011. Deux demandes de prolongation ont été accordées ; l'expérimentation s'est terminée le 30 septembre 2011.

Les trois phases de l'expérimentation se déroulaient aux dates suivantes :

- Actions préparatoires : 01/01/2010 – 31/03/2010
- L'expérimentation : 01/01/2010 – 30/09/2011
- Actions de clôture et de bilan : 01/10/2011 – 15/12/2011

ACTIONS PREPARATOIRES – PERIODE DU 01/01/2010 AU 31/03/2010

Les actions préparatoires inhérentes au caractère expérimental du projet :

- 3 réunions préparatoires avec les financeurs
- une réunion préparatoire avec les référentes des Missions locales partenaires
- une réunion avec la Direction Départementale des Territoires et de la Mer – service éducation et sécurité routières
- une information détaillée de la mise en œuvre de l'expérimentation lors des réunions d'équipe dans les Missions locales
- la création d'une plaquette décrivant le projet mais aussi le tirage au sort national des candidats
- Le repérage des candidats dans les trois Missions locales partenaires

Le problème du tirage au sort des jeunes sélectionnés pour l'expérimentation

Le tirage au sort arbitraire au niveau national des candidats à des fins d'évaluation des expérimentations était difficile à défendre par les conseillers auprès des jeunes, d'autant plus qu'il s'effectuait après la sélection avec des critères précis, notamment la nécessité du permis pour réussir un projet professionnel en cours. L'impossibilité totale pour le groupe « témoin » de bénéficier de ce financement et accompagnement était vécue comme une injustice.

A mentionner ici que le Conseil Général de l'Hérault, l'un des partenaires financiers, avait décidé en début de l'expérimentation de ne pas s'engager pendant la période des tirages au sort nationaux des candidats. Des réunions supplémentaires entre financeurs et opérateur étaient nécessaires pour une décision commune concernant le tirage au sort national (renoncer au projet ou non) et du financement de l'action. Passerelles-Insertion s'est donc engagé dans l'expérimentation sans certitude de la contribution financière du Conseil Général.

La décision, annoncée très tardivement par l'organisme évaluateur, de la prolongation du tirage au sort national a été accueillie avec stupeur d'autant plus que tout avait été mis en œuvre pour inscrire dans l'expérimentation un maximum de candidats avant le 30 juin 2010 et ceci malgré un démarrage retardé de trois mois.

A ce jour, ni Passerelles-Insertion ni les partenaires de l'expérimentation ni les jeunes des groupes « test » et « témoin » (à notre connaissance) n'ont été contactés par un évaluateur.

Comment le tirage au sort national peut-il alors être justifié ? Quoi dire aux jeunes qui ont accepté de faire partie d'un groupe « témoin » sans qu'aucun évaluateur ne semble s'y intéresser ?

Nous regrettons ce manque d'autant plus que nous sommes convaincus qu'une procédure d'évaluation de notre expérimentation notamment au niveau organisationnel, pédagogique et de pilotage aurait pu apporter une valeur ajoutée importante.

Les actions préparatoires à la mise en œuvre du dispositif :

- Réunion préparatoire avec les référentes des Missions locales
- 4 réunions préparatoires avec les formatrices de Passerelles
- Visite de 2 auto-écoles, partenaires potentiels
- Création d'outils spécifiques
- Préparation matérielle de l'action
 - Recherche de locaux
 - Achat du matériel pédagogique pour l'action « préformation au code de la route »

L'EXPERIMENTATION – PERIODE DU 01/04/2010 AU 30/09/2011

L'expérimentation « Un permis pour s'en sortir » devait démarrer le 1^{er} janvier 2010, date de début de la convention signée entre le Haut Commissaire à la Jeunesse (DJEPVA) et Passerelles-Insertion. Le démarrage de la première action destinée aux jeunes avait été planifié pour le 01/02/2010.

L'entrée effective des premiers jeunes dans l'action (démarrage de la préformation au code de la route) date du 1er avril 2010.

Les raisons de ce démarrage différé :

- Réception tardive de la convention du Haut Commissaire à la Jeunesse (DJEPVA – 10 mars 2010)
- Retrait annoncé d'un co-financeur (Conseil Général de l'Hérault) de la première phase du projet (phase d'entrée des candidats par tirage au sort) – attente de sa décision officielle
- L'inscription lente de la première vague de candidats dans le projet
 - information détaillée donnée aux conseillers à partir du feu vert du démarrage (26/02/2010)
 - démarches nécessaires en amont avec les jeunes n'ayant ni l'ASSR ni le BSR, sans recensement ni JAPD / JDC
-

L'Inscription des jeunes dans l'expérimentation a été gérée durant la période de mars 2010 à février 2011 par les quatre référentes des trois Missions locales partenaires et la coordinatrice de l'expérience. (Cf B1 : partenariat opérationnel)

L'opérateur Passerelles –Insertion a mis en œuvre 3 actions :

- Une préformation au code de la route
- Un accompagnement / suivi individuel dans des auto-écoles partenaires
- Un financement du permis B à hauteur de 700 € maximum avec un paiement échelonné en fonction des prestations réalisées

1. Préformation au code de la route

Cette action a été réalisée entre le 1^{er} avril 2010 et le 15 mars 2011.

Elle avait pour objectif d'initier à la formation au code de la route en conformité avec le programme national de la formation théorique générale du permis de conduire.

Elle a été réalisée par deux formatrices de Passerelles.

Durée maximale totale par jeune : 80 heures

- 3 ou 4 ateliers par semaine d'une durée de 2 ½ heures chacun
 - 3 ateliers / semaine sur Cœur d'Hérault et Bassin de Thau
 - 4 ateliers / semaine sur Biterrois
- Entrées et sorties permanentes

Planning type d'une semaine de préformation

	Lu am	Lu pm	Ma am	Ma pm	Me am	Me pm	Je am	Je pm	Ve am	Ve pm
CHérault				Acc	Atelier				Atelier	Atelier
Biterrois			Atelier	Atelier	Atelier	Acc			Atelier	Atelier
Thau	Atelier	Atelier					Atelier	Acc		

A la demande de la Mission locale d'insertion des jeunes du Biterrois, un atelier a été délocalisé sur Puisserguier, village situé à une quinzaine de km de Béziers mais peu desservi par les transports en commun. 6 jeunes y ont participé à la préformation au code du 18 janvier au 15 mars 2011.

Un temps a été réservé à l'accueil / accompagnement (Acc) des jeunes :

- Accueil du nouveau candidat, réception / vérification des documents administratifs des jeunes transmis par les missions locales
- Signature du contrat d'engagement réciproque candidat / Passerelles-Insertion
- Entretiens individuels en cours de préformation en cas de difficultés, lien avec les référents
- Accompagnement dans les démarches d'inscription dans une auto-école

Les outils

- Plaquette présentant l'expérimentation
- Fiche de renseignements
- Contrat d'engagement
- Fiche « retour »

L'objectif de la préformation au code était de préparer les jeunes à l'entrée en formation en auto-école en travaillant notamment

- le vocabulaire spécifique,
- l'interprétation d'images et la logique des tests,
- l'interprétation des questions et leur compréhension
- la symbolique des panneaux de signalisation,
- les notions de mathématiques liées au code de la route.

La sensibilisation à la sécurité routière a été omniprésente dans la préformation au code.

- Toute situation de conduite irresponsable a été discutée ensemble dès qu'elle se présentait, notamment
 - la vitesse, l'alcool, la drogue
- Il a régulièrement été insisté sur les comportements attendus, les règles à respecter
 - civisme, citoyenneté, courtoisie, politesse au volant
- Des ateliers spécifiques réguliers « sécurité routière » ont traité
 - les accidents : causes, conséquences (reconstitution des accidents, témoignages)
 - la vitesse, l'alcool, la drogue

- Des intervenants externes ont été invités :
 - la Prévention routière
 - les pompiers
 - un mécanicien automobile avec voiture (responsable d'un atelier d'insertion « Mécanique et Aide à la Mobilité » de Passerelles-Insertion)

Une pédagogie spécifique a été mise en place

- Interactivité, dynamique de groupe
- Construction du savoir à partir de l'erreur
- Adaptation des enseignements aux difficultés rencontrées
- Alternance des thématiques et supports au cours d'une session
- Education au risque, à une conduite responsable (je conduis, je me conduis)

Les outils

- Le manuel du conducteur (livre du code de la route)
- Les DVD « thèmes »
- Les DVD « tests »
- Le paper board (« pense bête » collectif)
- Les fiches de synthèse (à construire ensemble)
- Les affiches des panneaux essentiels
- Le DVD de la Prévention Routière (sécurité routière)
- Les clips internet de la Prévention Routière (sécurité routière)

- La fiche individuelle d'émargement
- Le tableau des présences et suivis

2. Accompagnement / suivi individuel dans des auto-écoles partenaires

Cette action a été réalisée entre le 15 avril 2010 et le 30 septembre 2011.

Tenant compte des difficultés de mobilité des jeunes sur les trois territoires, le partenariat avec les auto-écoles s'est construit au fur et à mesure. Le nombre de celles-ci s'agrandissait en fonction des lieux de résidence des jeunes. Des choix préalables d'auto-écoles en fonction de leurs prestations n'étaient donc pas possibles d'autant plus que dans les petits villages, éloignés de la ville, n'existe en général qu'une seule auto-école.

Ceci a multiplié les partenaires (41 auto-écoles au total, réparties sur les 3 territoires de l'expérimentation).

L'accompagnement / suivi des jeunes a été réalisé par deux formatrices de Passerelles.

- Accompagnement de chaque jeune dans ses démarches d'inscription dans une auto-école
 - Préparation au premier contact avec l'auto-école : présentation de sa demande à l'aide de la plaquette présentant « Un permis pour s'en sortir ; recherche de devis
 - Etude de devis avec le jeune en cas de besoin ; transmission des documents administratifs au jeune (reçus à l'entrée du jeune dans l'expérimentation)
 - Aide dans les démarches de régularisation du dossier suite à une inscription antérieure en auto-école
 - Inscription du jeune dans l'auto-école
- Suivi téléphonique régulier du jeune pendant sa formation jusqu'à obtention du permis B, entretien individuel en cas de besoin : remotivation, accélération du parcours
- Contact régulier avec chaque auto-école partenaire par téléphone ou sur site en cas de besoin : régulation, progression dans le parcours, accélération du parcours

- Recherche de solutions à des difficultés individuelles rencontrées en cours de formation en collaboration avec les conseillers des Missions Locales, notamment pour
 - une remotivation du jeune après absentéisme non justifié
 - un encouragement / soutien suite à des échecs aux examens

 - la demande de changement d'auto-école de la part du jeune pour des raisons valables (déménagement)
 - une orientation vers des structures spécialisées notamment pour la gestion du stress
 - une recherche de financement pour des coûts supplémentaires de formation au permis B

Les outils

- La plaquette présentant l'expérimentation
- Le tableau des présences et suivis
- Une « fiche retour » envoyée aux référents de l'expérimentation des Missions locales et à la coordination de Passerelles-Insertion permettait de suivre l'évolution de chaque jeune dans son parcours de formation au permis B.
- Base de données : tableau récapitulatif de suivi

3. Financement du permis B en auto-école partenaire

L'expérimentation « Un permis pour s'en sortir » proposait un financement du permis B en auto-école partenaire à hauteur maximum de 1000 € qui se composait de :

- 700 € de financement maximum par Passerelles-Insertion
- 300 € de contribution financière par le jeune

Les coûts supérieurs à 1000 € devaient être pris en charge par le jeune ; des financements supplémentaires devaient être cherchés par les référents des Missions locales d'insertion.

Les jeunes paient leur contribution de façon échelonnée, suivant leur progression dans leur parcours permis B, comme fixé dans le contrat d'engagement qu'ils signaient avec Passerelles-Insertion à leur entrée dans l'expérimentation.

- Présentation de l'expérimentation « Un permis pour s'en sortir » et de la structure Passerelles-Insertion par la coordinatrice de l'action à chaque nouvelle auto-école partenaire
- Signature d'une convention de partenariat entre Passerelles-Insertion et l'auto-école partenaire pour chaque jeune s'inscrivant dans l'auto-école dans le cadre de l'expérimentation
- Mise en place d'un procédé de paiement du permis B (paiement par Passerelles-Insertion sur facture selon échelonnement proposé par l'auto-école). L'échelonnement a été fixé avec chaque auto-école partenaire lors de la visite de présentation de l'expérimentation.

Ce système a permis aux auto-écoles d'être payées en temps réel, en cours de réalisation de la formation, le solde ayant été payé avant la présentation du candidat à l'examen du permis B.

Les outils

- Plaquette de présentation de l'expérimentation
- Plaquette de présentation de l'opérateur
- convention de partenariat signée entre l'auto-école et Passerelles-Insertion pour chaque jeune inscrit

- liste des nouveaux inscrits en auto-école à destination de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)
- base de données des encaissements / paiements

Le travail administratif et de coordination

- Gestion des inscriptions / annulations du dossier unique national
- Visite préalable de 38 auto-écoles
- Gestion des contributions financières des jeunes (encaissement échelonné) et des paiements des prestations des auto-écoles (paiement échelonné)
- Rédaction des bilans intermédiaires et finaux
- Organisation de comités de pilotage, comptes rendus et relevés de décision
- Organisation de réunions techniques avec les référentes des Missions locales

- Réunions avec les formatrices intervenant dans l'action
- Gestion d'éventuelles difficultés en relation avec les formatrices et / ou les référentes des Missions locales

- A noter le travail administratif et de coordination important que les référentes des Missions locales ont assuré tout au long de l'expérimentation.

Difficultés

Toute action expérimentale est par définition nouvelle. Une nouvelle organisation, de nouveaux outils sont mis en place, l'expérience sur laquelle on peut se baser est partielle. Surtout, l'expérimentation est limitée dans le temps.

La gestion d'un nombre important de jeunes sur une période relativement courte et leur suivi tout au long de l'expérimentation entraînait un travail administratif et d'échanges conséquents en termes de temps, aussi bien pour l'opérateur que pour les trois Missions locales partenaires.

Le suivi financier, aussi bien l'encaissement des contributions financières des jeunes que le paiement échelonné des auto-écoles, ont nécessité beaucoup plus de temps administratif qu'évalué initialement.

La prolongation de l'expérimentation de 6 mois a rendu nécessaire l'augmentation des moyens humains pour l'accompagnement, la coordination et l'administratif.

Mise en œuvre du protocole d'évaluation

Ni Passerelles-Insertion ni les partenaires de l'expérimentation ni les jeunes des groupes « test » et « témoin » n'ont été contactés à aucun moment par un évaluateur.

Cette situation a été signalée à Monsieur Moulin, représentant de la Direction Régionale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale, lors de chaque comité de pilotage de l'expérimentation ainsi que dans chaque compte rendu d'exécution adressé à la Direction de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative.

Elle a été signalée également à la « Réunion régionale du parcours d'expérimentation en Languedoc-Roussillon » du 17 février 2011.

Nous regrettons profondément cette absence. A ce jour, nous n'avons reçu aucune explication pour ce fait.

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

Numéro du projet	APPC_082			Ressources humaines mobilisées			Ressources matérielles mobilisées		
	Description synthétique de chaque action	Spécifique au caractère expérimental du projet (oui/non)	Durée en mois	Effectifs	ETP	Type de personnel concerné (qualifications)	Achats	Prestations de services	Autre (préciser)
1. Préparation du projet	<i>01/01/2011 - 31/03/2011</i>								
Action n°1	Des réunions préparatoires : préparation, réalisation, compte rendu. Organismes concernés : Missions Locales, Conseil Général, Agences départementales de la solidarité, DIRECCTE	oui		2	Coordinatrice : 0,23 ETP en moyenne sur la totalité de l'expérimentation Directeur : 0,02 ETP en moyenne sur la totalité de l'expérimentation	Directeur / coordinatrice			
Action n°2	Des réunions préparatoires techniques : préparation, réalisation, compte rendu. Organismes et personnes concernés : référentes MLJU, formatrices opérateur, Agences DS, DDTM	oui / non		4		Coordinatrice / formatrices / directeur			
Action n°3	Présentation de l'expérimentation aux auto-écoles : préparation, visite	oui / non		1		Coordinatrice			
Action n°4	Recherche de locaux, achat de matériel pédagogique	non		2		Coordinatrice / secrétaire			
Action n°5	Création d'outils de communication, de liaison et de suivi	non		1		Coordinatrice			
2. Lancement de l'expérimentation	<i>01/04/2010 - 30/09/2011</i>								
Action n°1	Préformation au code de la route	non	12	2	Formatrice 1 : 1 ETP, Formatrice 2 : 0,40 ETP	Formatrices	matériel pédagogique : 2 ordinateurs, 2 vidéoprojecteurs, livres du code de la route, DVD thèmes, test, paper board, affiches des panneaux essentiels, crayons / gommes, valise pour transport matériel		Location de salle de formation
Action n°2	Présentation de l'action aux auto-écoles	oui / non	12	1		Coordinatrice			
Action n°3	Suivi de chaque jeune en auto-école partenaire	non	17,5	2	Formatrice 1 : 0,22 ETP, Formatrice 2 : 0,06 ETP	Formatrices			
Action n°4	Gestion des inscriptions et annulations au DUI national en collaboration avec les Missions locales	oui	12	1		Coordinatrice			
Action n°5	Administratif / comptabilité : encaissement échelonné des contributions financières des jeunes, paiement échelonné des prestations en auto-école partenaire, vérifications des états de paiement	non	19,5	3	Secrétaire : 0,02 ETP, comptable : 0,01 ETP	Secrétaire / comptable / coordinatrice			
Action n°6	Réunions de coordination avec les référentes MLJU	non		3		Coordinatrice / formatrices			

B. Partenariats

1. Partenaires opérationnels

Nom de la structure partenaire	Rôle dans l'expérimentation
Mission locale des jeunes Cœur d'Hérault	Repérage des candidats, inscription au dossier unique national, suivi des jeunes tout au long de l'expérimentation en collaboration avec les formatrices de Passerelles-Insertion, recherche éventuelle de financements individuels complémentaires
Mission locale d'insertion des jeunes Biterrois	
Mission locale des jeunes Bassin de Thau	
Agences départementales des trois Territoires	Financement individuel éventuel d'une partie de la contribution financière du jeune (décision au cas par cas) Accord éventuel de financement individuel du coût supplémentaire du permis B (décision au cas par cas)
Agence départementale de solidarité Bassin de Thau	Orientation de jeunes candidats vers la Mission locale
Direction Départementale des Territoires et de la Mer – service éducation et sécurité routières	Mise en place du processus d'attribution des places d'examen du permis de conduire aux élèves concernés par le projet expérimental comme prévu par le Haut Commissaire de la Jeunesse et le Secrétaire d'Etat aux Transports. Contact direct avec chaque nouvelle auto-école partenaire de l'expérimentation.
40 auto-écoles commerciales	Formation des jeunes au permis B
Une auto-école associative : « Clés de Route » de Passerelles-Insertion	
Association Prévention Routière	Intervention dans la préformation au code de la route : sensibilisation à la sécurité routière
Pompiers	
Mécanicien automobile de Passerelles-Insertion	

Le partenariat avec les Missions Locales des Jeunes des trois territoires (les trois « sites ») a été fonctionnel tout au long de l'expérimentation. Chaque Mission locale a désigné une ou deux référentes « mobilité » pour l'expérimentation.

- Un point régulier a été fait ensemble sur les inscriptions / annulations de dossiers uniques (tableaux récapitulatifs / statistiques)
- le contact était régulier et fréquent avec les formatrices / accompagnatrices de Passerelles-Insertion
- contact a été pris pour chaque problème particulier à résoudre
- des réunions de concertation et de préparation des comités de pilotage ont été réalisées à une fréquence de tous les 6 mois.

Points forts de ce partenariat :

- gestion des difficultés rencontrées des jeunes au cours de l'expérimentation, en concertation avec les formatrices de l'opérateur
- amélioration des procédés de sélection des jeunes en cours d'expérimentation, notamment pour repérer en amont la motivation et l'implication des jeunes dans l'expérimentation
- réajustement des procédés par les référentes dès qu'un problème se posait – réactivité rapide

Les Agences Départementales de la Solidarité des trois territoires étaient des prescripteurs potentiels de candidatures de jeunes depuis le 1^{er} juillet 2010. Partenaires opérationnels dans le cadre du cofinancement de l'expérimentation par le Conseil Général – PDS (FAJ collectif), elles ont été informées lors de réunions avec un représentant du Conseil Général PDS et de Passerelles-Insertion sur l'expérimentation, son fonctionnement et les procédures de prescription. Une réunion technique a eu lieu sur le Bassin de Thau avec la Mission Locale et Passerelles-Insertion.

Il avait été décidé que les commissions d'attribution FAJ soient le lieu d'information et de concertation entre les Agences et Missions Locales sur les candidatures des jeunes accompagnés par les Agences DS.

- Sur le Cœur d'Hérault, un point a été fait régulièrement dans le cadre des commissions FAJ. La liste des 30 jeunes pris partiellement en charge par un co-financement FAJ collectif du Conseil Général PDS dans le cadre de l'expérimentation a été transmise à l'Agence de Solidarité.
- Sur le Bassin de Thau, une collaboration a été établie entre la référente Mission Locale et la directrice de l'Agence de solidarité du Bassin de Thau. Des places étaient réservées à des jeunes suivis par l'Agence de solidarité ou les CCAS. Transmission de la liste des jeunes entrés dans l'expérimentation, mention spécifique de l'expérimentation dans les demandes de financement FAJ individuel de la part des conseillers MLJ. 6 jeunes ont été orientés vers l'expérimentation.

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer, notamment Monsieur l'inspecteur principal du service Education et Sécurité Routières, a été mise au courant de l'expérimentation lors d'une réunion avec Passerelles-Insertion. La collaboration était la suivante :

- mise en place, par la DDTM, du processus d'attribution des places d'examen du permis de conduire aux élèves concernés par le projet expérimental comme prévu par le Haut Commissaire de la Jeunesse et le Secrétaire d'Etat aux Transports
- contact direct téléphonique de chaque nouvelle auto-école partenaire de l'expérimentation avec la DDTM
- liste des nouvelles inscriptions en auto-école partenaire envoyée régulièrement par Passerelles-Insertion
- demande, par les auto-écoles, d'attribution des places pour les examens par téléphone ou par écrit à Monsieur l'inspecteur principal de la DDTM

Les intervenants externes dans la préformation au code

- La Prévention routière, les pompiers sont intervenus sur le thème de la sécurité routière.
- Le responsable de l'atelier d'insertion « Mécanique et Aide à la Mobilité de Passerelles-Insertion a proposé une initiation pratique à la découverte du fonctionnement d'une voiture et de son entretien de base.

Les auto-écoles partenaires

Le partenariat avec les auto-écoles a été mis en place de façon suivante :

- Visite préalable, par la coordinatrice de Passerelles-Insertion, de toutes les auto-écoles partenaires potentielles : présentation de l'expérimentation « Un permis pour s'en sortir », de la structure Passerelles-Insertion, de la procédure de l'attribution des places d'examen ainsi que de la convention de partenariat ; détermination de la procédure de paiement des prestations de l'auto-école
- Contact téléphonique avec l'auto-école en cas de difficultés
- Signature d'une convention de partenariat entre Passerelles-Insertion et l'auto-école partenaire pour chaque jeune s'inscrivant dans l'auto-école dans le cadre de l'expérimentation
- Suivi de chaque élève en auto-école par les formatrices / accompagnatrices (téléphone ou sur site)

Difficultés rencontrées

Comme décrit plus haut, le manque de moyens de transport sur les trois territoires rendait nécessaire un partenariat avec un nombre important d'auto-écoles. Des partenariats privilégiés et construits en amont avec un nombre restreint ne pouvaient ainsi pas être mis en place.

Partant du constat que celles-ci étaient en partie très difficiles à joindre, il a fallu aux formatrices un investissement important en temps et une organisation extrêmement souple afin de garder le contact régulier avec chacune d'entre elles. Le contact était à initiative unilatérale. **Aucune auto-école n'a informé les formatrices de sa propre initiative.** Il était difficile de joindre un certain nombre parmi elles : heures

d'ouverture décalées, secrétariat inexistant (ou non respect des rendez-vous téléphoniques pris) – le suivi des jeunes dans ces établissements n'était pas évident. Dans ces cas les informations sur l'avancement du jeune dans sa formation et notamment des coûts supplémentaires à envisager (échecs examens, heures complémentaires de conduite) étaient trop parcimonieuses – la recherche de financements supplémentaires par les Missions Locales ne pouvait se faire à temps.

Malgré une présentation détaillée du fonctionnement de l'expérimentation « 10000 permis pour réussir » et des contacts établis avec la DDTM, une infinie partie des auto-écoles partenaires ont fait appel aux places d'examen spécifiques pour les jeunes de l'expérimentation. L'explication avancée par l'inspecteur principal a été le nombre de places générales largement suffisant pendant cette période ce qui ne nécessitait apparemment pas le recours à des places spécifiques.

Notons aussi les points positifs de ce partenariat :

- Respect, pour la plupart des auto-écoles, des procédures mises en place avec Passerelles-Insertion
- Informations données régulièrement (sur demande) sur l'avancement de chaque jeune dans sa formation

2. Partenaires financiers

Financements	Part de ces financements dans le budget total de l'expérimentation (hors évaluation) en %
Fonds d'expérimentations pour la jeunesse	58,5 %
Etat – DIRECCTE Languedoc-Roussillon (Fonds pour l'Insertion professionnelle des jeunes)	9,8 %
Conseil Général de l'Hérault (Fonds départemental d'aide aux jeunes)	9,8 %
Autofinancement	21,9 %

Le Conseil Général de l'Hérault, l'un des partenaires financiers, avait décidé en début de l'expérimentation de ne pas s'y engager pendant la période des tirages au sort nationaux des candidats. La fin du tirage au sort ayant été fixé initialement au 30/06/2010, ce cofinancement a été assuré à partir du 01/07/2010.

A ce jour, aucun financeur impliqué dans l'expérimentation n'a évoqué la possibilité de continuer à financer une éventuelle continuation du projet « Un permis pour s'en sortir » pour le public jeune.

Par contre, la méthodologie sera reprise pour une action similaire s'adressant en priorité à des personnes adultes. A la demande du Conseil Général de l'Hérault, un projet est en élaboration pour 2012 sur le Pays Cœur d'Hérault.

Le financement du Fonds d'expérimentation pour la jeunesse a été un levier pour des financements complémentaires. Les Missions locales d'insertion des jeunes ainsi que le Conseil Général de l'Hérault finançaient déjà des actions « mobilité » sur les trois territoires ; ainsi étaient-ils impliqués dans l'élaboration du projet « Un permis pour s'en sortir » dès le départ. Le cofinancement a été évalué en fonction du nombre des jeunes qui devaient bénéficier de l'expérimentation et des actions qui devaient être mises en place.

C. Pilotage de l'expérimentation

L'expérimentation « Un permis pour s'en sortir » s'est déroulée sur trois sites. Les actions ainsi que le partenariat mis en place étaient identiques. La coordination entre ces sites a été assurée de façon fonctionnelle par Passerelles-Insertion en relation avec les référentes de l'expérimentation dans les Missions locales concernées.

3 réunions préparatoires ont été organisées lors des deux premiers mois de l'expérimentation.

3 comités de pilotage ont eu lieu entre juin 2010 et septembre 2011.

Les comités de pilotage avaient pour mission d'évaluer l'avancement de l'expérimentation et de donner des orientations dans les grandes lignes.

Ils étaient composés des structures suivantes :

- Direction Régionale de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale
- Conseil Général de l'Hérault – Pôle Départemental de Solidarité, Mission Cohésion Sociale
- Direccte Languedoc-Roussillon – Unité Territoriale 34
- Mission Locale des Jeunes Coeur d'Hérault
- Mission Locale d'Insertion du Biterrois
- Mission Locale des Jeunes Bassin de Thau
- Agence Départementale de Solidarité Bassin de Thau
- Passerelles-Insertion

Des outils spécifiques de pilotage n'ont pas été développés, si ce n'est des comptes rendus des comités de pilotage et des informations d'avancement de l'expérimentation envoyés aux financeurs.

Peu de contacts ont été développés avec d'autres expérimentateurs soutenus par le Fonds d'expérimentations pour la jeunesse. Un échange a eu lieu avec l'autre expérimentation en Languedoc-Roussillon qui se déroulait dans les Pyrénées Orientales et avec un organisme en Région Provence Alpes Côte d'Azur, adhérent à FARE. Plusieurs échanges ont eu lieu avec la Fédération des Associations de la Route pour l'Education (FARE) dont Passerelles-Insertion est adhérent.

III. Enseignements généraux de l'expérimentation

A. Analyse du dispositif expérimenté

Le dispositif testé propose deux phases dans le parcours de la formation au permis B :

- une préformation au code de la route,
- un suivi individuel en auto-école partenaire.

- Il débute en amont avec une phase de sélection des candidats.
- Il inclut un système de paiement du permis en auto-école par l'opérateur.

L'opérateur s'appuie sur un partenariat avec

- les structures prescriptrices
- la Direction Départementale des Territoires et de la Mer – service éducation et sécurité routières
- des intervenants dans la préformation au code : la Prévention routière, des pompiers, un mécanicien automobile
- des auto-écoles

Parcours formation au permis B
Préformation au code de la route, formation et accompagnement en auto-école

LA SELECTION DU CANDIDAT

OBJECTIF

- Sélectionner les candidats suivant des critères pré-établis

CONTENU

- Repérage par les conseillers des structures prescriptrices (Missions locales et agences de solidarité)
- Information du candidat potentiel en entretien individuel à l'aide d'un document présentant l'action
- Vérification de l'éligibilité
- Constitution du dossier administratif pour l'inscription aux examens du permis B
- Centralisation des candidatures, orientation vers l'opérateur

ACTEURS

- structure prescriptrice

RESSOURCES

- Conseillers, référents de la structure prescriptrice
- Coordinateur de l'action
- Les outils
 - Plaquette de présentation de l'action
 - Fiche de candidature

LA PREFORMATION AU CODE DE LA ROUTE

Entrée et sortie permanente

OBJECTIFS

- faciliter l'entrée en auto-école
- acquérir des connaissances théoriques générales du permis de conduire (code de la route)
- renforcer les savoirs généraux liés au code de la route
- éduquer à la sécurité routière

CONTENU

La phase d'accueil

- Accueil du nouveau candidat, explication détaillée de l'action, réception / vérification des documents administratifs transmis par l'organisme prescripteur
- Réception de la participation financière du jeune (encaissement selon un échelonnement en fonction de sa progression dans la formation au permis B : entrée en préformation au code, entrée en auto-école, démarrage de la conduite après examen du code).
- Signature du contrat d'engagement réciproque candidat / opérateur
- Entretiens individuels en cours de préformation en cas de difficultés, lien avec les référents

Les outils

- Fiche de candidature
- Plaquette de présentation de l'action
- Contrat d'engagement
- Fiche « retour » (fiche de suivi destinée aux organismes prescripteurs)

La formation

3 ou 4 ateliers par semaine d'une durée de 2 ½ heures chacun

Formation théorique en prêtant une attention particulière

- au vocabulaire spécifique
- à l'interprétation d'images et la logique des tests
- à l'interprétation des questions et leur compréhension
- à la symbolique des panneaux de signalisation,
- aux notions de mathématiques liées au code de la route

La sensibilisation à la sécurité routière

- Des ateliers spécifiques réguliers « sécurité routière »
 - les accidents : causes, conséquences (reconstitution des accidents, témoignages)
 - la vitesse, l'alcool, la drogue
- Des intervenants externes
 - la Prévention routière
 - les pompiers
 - un mécanicien automobile avec voiture

Une pédagogie spécifique

- Interactivité, dynamique de groupe
- Construction du savoir à partir de l'erreur
- Adaptation des enseignements aux difficultés rencontrées
- Alternance des thématiques et supports au cours d'une session
- Education au risque, à une conduite responsable (je conduis, je me conduis)

Les outils

- Le manuel du conducteur (livre du code de la route)
- Les DVD « thèmes »
- Les DVD « tests »
- Le paper board (« pense bête » collectif)
- Les fiches de synthèse (à construire ensemble)
- Les affiches des panneaux essentiels
- Le DVD de la Prévention Routière (sécurité routière)
- Les clips internet de la Prévention Routière (sécurité routière)

ACTEURS

- opérateur de l'action
- Prévention routière, pompiers, mécanicien automobile

RESSOURCES

- Formateurs
- Secrétaire
- Coordinateur de l'action
- Les outils
 - Voir ci-dessus
 - Fiche individuelle d'émargement
 - Tableau des présences et suivis

L'ACCOMPAGNEMENT / SUIVI INDIVIDUEL DANS DES AUTO-ÉCOLES PARTENAIRES

OBJECTIFS

- Préparer le jeune à l'entrée en auto-école
- Suivre le bon déroulement de la formation et la progression du jeune

CONTENU

L'établissement du partenariat avec l'auto-école

- Visite préalable, par l'opérateur, de l'auto-école partenaire :
 - Présentation du projet, de l'opérateur, des partenaires, des intervenants
 - Détermination du contenu et des modalités du partenariat
 - Détermination de la procédure de paiement des prestations de l'auto-école
- Signature d'une convention de partenariat entre Passerelles-Insertion et l'auto-école partenaire pour chaque jeune

L'accompagnement / suivi

- Accompagnement de chaque jeune dans ses démarches d'inscription dans une auto-école
 - Présentation de leur demande à l'aide d'un document
 - Recherche et étude de devis
 - Inscription
 - Aide dans les démarches de régularisation du dossier suite à une inscription antérieure en auto-école
- Suivi téléphonique régulier du jeune pendant sa formation jusqu'à obtention du permis B, entretien individuel en cas de besoin : remotivation, accélération du parcours
- Contact régulier avec chaque auto-école partenaire par téléphone ou sur site en cas de besoin : régulation, avancée dans le parcours, accélération du parcours

- Recherche de solutions à des difficultés individuelles rencontrées en cours de formation en collaboration avec les conseillers des Missions Locales, notamment pour
 - une remotivation du jeune après absentéisme non justifié
 - un encouragement / soutien suite à des échecs aux examens
 - la demande de changement d'auto-école de la part du jeune pour des raisons valables (déménagement)
 - une orientation vers des structures spécialisées notamment pour la gestion du stress
 - une recherche de financement pour des coûts supplémentaires éventuels de formation au permis B

ACTEURS

- Opérateur de l'action
- Auto-écoles partenaires
- Organisme prescripteur

RESSOURCES

- Formateurs
- Secrétaire
- Coordinateur de l'action
- Les outils
 - Plaquette de présentation de l'action
 - La fiche « retour » (suivi individuel) destinée aux organismes prescripteurs
 - Tableau des présences et suivis
 - Base de données : tableau récapitulatif de suivi

LE FINANCEMENT DU PERMIS DANS LES AUTO-ÉCOLES

OBJECTIFS :

- Payer les coûts de la formation au rythme des prestations réalisées en auto-école

CONTENU

- Le devis de la formation au permis B en auto-école fixe le montant prévisionnel.
- L'opérateur paie les prestations des auto-écoles, échelonnées (en général : forfait code, un certain nombre d'heures de conduite, solde avant l'examen de la conduite), sur facture.
- L'auto-école mentionne sur la facture les prestations réalisées.

Acteurs :

- Opérateur de l'action
- Auto-écoles partenaires

Ressources :

- Aide-comptable
- Secrétaire
- Coordinateur de l'action
- L'outil
 - Base de données des encaissements, suivi et contrôle administratif et financier et paiements des prestations.

B. Enseignements et conditions de transférabilité du dispositif

1. Le public visé

La sélection du public : des jeunes issus de familles modestes, en démarche active d'insertion professionnelle.

Comme il est toujours difficile d'évaluer la réelle motivation d'un candidat pour une action, il nous semble important de ne pas précipiter son entrée.

Ceci présuppose des moyens en temps dans les organismes prescripteurs pour accueillir les candidats à deux reprises afin de :

- vérifier les ressources des familles
- présenter l'action de façon détaillée et
- vérifier
 - la nécessité du permis B par rapport au projet professionnel et à la situation des transports accessibles
 - leur disponibilité pour la formation au permis B (une formation / un emploi en parallèle ne sont pas nécessairement un obstacle)
 - leur capacité à suivre la formation proposée (communication / compréhension)
 - leur capacité à s'engager dans une contribution financière
 - la possession des documents administratifs nécessaires pour l'inscription aux examens permis B

A noter qu'une action « mobilité » peut déclencher une démarche citoyenne : dans le cadre d'une action de formation au permis B, il s'agit de l'actualisation des documents administratifs, notamment la pièce d'identité, la Journée Défense et Citoyenneté ou l'attestation (scolaire) de sécurité routière. Ceci est un aspect non négligeable de telles actions. Ce temps de régularisation administrative doit être prévu en amont de l'entrée du jeune dans l'action.

La centralisation des candidatures par un référent désigné dans l'organisme prescripteur désigné (dans notre cas les Missions locales) pour vérifier leur admissibilité garantit une bonne organisation des prescriptions et des dossiers de candidature complets.

2. Actions menées dans le cadre du dispositif testé

La préformation au code de la route

Cette action prépare chaque participant à l'entrée en auto-école.

Elle diffère en général très fortement de la formation au code en auto-école classique. (Voir description dans II.A.)

- Elle a pour fonction d'être un lieu d'accueil, d'écoute, de reprise de confiance dans ses capacités d'apprentissage.
- Elle a également pour fonction de créer une relation de confiance entre chaque jeune et le formateur qui le suit dans un deuxième temps en auto-école.

Les jours et heures proposés pour les ateliers doivent tenir compte des moyens de transport des jeunes pour s'y rendre. Ceci surtout dans des territoires ruraux. C'est ainsi que dans le cadre de notre projet, sur un territoire deux ateliers ont été proposés le même jour ; le matin et l'après-midi. Ceci rend nécessaire des contenus et supports pédagogiques variés.

Un projet de préparation au permis B prévu pour le long terme devra permettre de concevoir des outils pédagogiques variés reprenant des savoirs généraux de base, comme par exemple des notions de mathématiques de base liées au code de la route. Dans le cadre de notre expérimentation il manquait le temps aux formatrices pour créer de tels outils.

Afin de créer une dynamique de groupe et d'apprentissage, il est nécessaire d'avoir à tout moment un nombre suffisant de participants. Ceci n'était pas le cas durant les premiers mois de notre expérimentation ; durant cette période, les entrées étaient trop échelonnées.

Accueillant les candidats en entrée et sortie permanente, son contenu doit être pensé en modules. Les interventions externes (Prévention Routière, pompiers, mécanicien auto et autres) doivent être planifiées de telle sorte à ce que tous les participants en bénéficient.

Une entrée et sortie permanente des participants empêche un phénomène « groupe » qui peut laisser s'installer une certaine inertie à la fin de la préformation. En effet, nous avons dû constater que le pas vers l'auto-école, terrain inconnu, sans ses collègues n'était pas facile à franchir pour un certain nombre de jeunes.

Une délocalisation de la préformation au code a été nécessaire pour des jeunes résidant dans un village et sans moyens de transport pour se rendre sur le lieu de formation en ville. Ces délocalisations sont certainement à développer ou des moyens de transport collectifs sont à trouver afin que l'obtention du permis B soit accessible à tous.

L'accompagnement / suivi en auto-école partenaire

L'accompagnement et le suivi du jeune en auto-école permettent d'éviter l'abandon, le découragement, de solutionner des difficultés rencontrées.

Le temps pour l'accompagnement des jeunes et leur suivi en auto-école partenaire ne doit pas être sous-estimé ! Il nous semble aujourd'hui qu'un accompagnement plus intensif, un contact plus régulier avec les auto-écoles aurait pu accélérer la formation et éviter des abandons.

Nous avons sous-estimé la durée de la formation en auto-école :

- elle a été menée en partie en parallèle aux démarches d'insertion professionnelle. Les emplois de courte durée, notamment les emplois saisonniers, entraînaient un arrêt temporaire de la formation au permis B ;
- certains jeunes avaient / ont besoin d'un temps long pour progresser dans la formation au code et / ou à la conduite ;
- un petit pourcentage de jeunes femmes interrompent leur formation pour raison de maternité.

Il faut donc envisager un accompagnement d'une durée de 12 jusqu'à 18 mois pour les jeunes se trouvant dans ces situations.

Comme décrit plus haut, il nous a été difficile de sélectionner des auto-écoles en amont compte tenu du fait que les jeunes entrant dans notre action résidaient en territoire rural. Les auto-écoles rurales ou celles dans les petites villes sont des entreprises avec peu de personnel ; dans certaines villes elles se livrent à une concurrence effrénée et proposent des prix très bas. Ceci a pour conséquence des prestations réalisées au minimum.

C'est ainsi que nous avons travaillé avec des auto-écoles que nous n'aurions pas forcément sélectionnées si nous avions pu faire notre choix en fonction de critères pré-établis (formation code, conduite, suivi de l'élève, disponibilité pour un suivi régulier par notre organisme).

Chaque auto-école a son fonctionnement propre, en partie en fonction de ses moyens humains. Certaines auto-écoles sont joignables en-dehors des heures de travail habituels, et là encore difficilement. Il faudra donc en amont définir plus en détail les modalités de contact et de suivi.

Le financement du permis en auto-école

Dans le cadre de l'expérimentation, un paiement des auto-écoles par l'opérateur a été mis en place.

- La contribution financière de chaque jeune a été encaissée par l'opérateur selon un système échelonné, en fonction de l'étape de son parcours permis B.
- Un échelonnement des paiements, sur facture, a été fixé avec chaque auto-école.

Ce système devait garantir un fonctionnement comme celui habituellement pratiqué en auto-école. Très apprécié par les auto-écoles partenaires,

- il n'exigeait pas de démarches administratives supplémentaires à celles-ci ;
- il permettait à l'opérateur de payer en fonction des prestations effectivement réalisées.

Par contre, elle requérait beaucoup de temps administratif et comptable à l'opérateur.

- La majorité des jeunes a payé sa contribution en trois fois.
- Chaque formation au permis B était réglée en trois, quatre fois.

Cette lourdeur administrative et comptable doit être prise en compte si un tel système de paiement par l'opérateur doit être adopté.

Par ailleurs, l'opérateur devait être muni d'une trésorerie suffisante pour pouvoir procéder aux paiements des auto-écoles.

Dans le cadre des financements individuels habituels du permis B, devrait être développé un système de paiements, sans passer par l'opérateur, qui s'apparente à celui expérimenté dans le cadre de notre projet :

- éviter un paiement en avance d'une prestation non encore réalisée, avec la perte financière que cela entraîne en cas d'abandon du candidat,
- éviter un paiement tardif, au-delà du terme de la formation, afin de ne pas mettre en difficulté la trésorerie des auto-écoles.

Nous avons rencontré une difficulté : le coût total d'un permis B pouvait être plus élevé qu'initialement évalué. Bien que signalé à toute réunion partenariale de l'expérimentation, un système de financement individuel n'a pu être mis en place que partiellement (Fonds pour l'insertion professionnelle des jeunes ou Fonds d'aide aux jeunes notamment).

Comme mentionné plus haut, les auto-écoles partenaires signalaient rarement le dépassement du coût initial ; ainsi les demandes de financement supplémentaire ne pouvaient être réalisées. Beaucoup d'auto-écoles proposent un forfait permis B avec le minimum légal d'heures de conduite (20) qui suffit très rarement pour réussir l'examen. Il nous paraît important aujourd'hui que toute auto-école partenaire procède à une évaluation de départ pour établir un devis qui fixe les heures de conduite nécessaires pour une réussite à l'examen.

Ainsi pour certains jeunes des financements supplémentaires faisaient défaut. (FIPJ ou FAJ notamment). Ils devaient trouver eux-mêmes des ressources financières ; pour quelques-uns ceci a posé problème. Ils sont toujours en parcours.

Il faudra donc envisager en amont de l'entrée du jeune dans le dispositif le financement global du permis B. Pourrait-on demander aux auto-écoles une évaluation de départ avant que le jeune ne s'inscrive dans leur établissement ?

3. Partenariats, coordination d'acteurs et gouvernance

Dans le cadre de l'action présentée,

- les grandes lignes de l'action ont été décidées lors des comités de pilotage,
- la coordination du partenariat fonctionnel a été réalisée par l'opérateur.

Partenariat avec les organismes prescripteurs

Dans le cadre de notre expérimentation, un partenariat fonctionnel étroit a été mis en place avec les Missions locales d'insertion des jeunes et les Agences départementales de solidarité. Ce partenariat nous paraît incontournable pour créer une cohérence dans le projet et préparer les jeunes à l'entrée dans l'action. Il est très important que la volonté de réussite du projet et les messages transmis aux candidats et participants tout au long de l'action soient partagés par tous les organismes en contact direct avec ces jeunes.

La désignation d'un référent de l'action dans chaque Mission locale partenaire est extrêmement utile pour

- le pilotage des conseillers « sélectionneurs » des candidats,
- l'orientation des candidats retenus vers l'opérateur,
- le suivi du projet dans son ensemble,
- le suivi de chaque jeune durant son parcours « permis B »
- et la recherche de solutions à des problématiques rencontrées en cours d'action.

Par ailleurs, les Missions locales ainsi que les Agences départementales de la solidarité interviennent dans les décisions et demandes de financement individuel du permis B. Les commissions du Fonds d'aide aux jeunes sont un lieu privilégié pour faire régulièrement le point sur l'action et les besoins éventuels en financement individuel supplémentaire.

Partenariat avec le service éducation et sécurité routières de la Direction départementale des territoires de la mer

Nous préconisons ce partenariat : il nous semble utile d'informer l'inspecteur principal du projet prévu et de lui rendre compte du déroulement de l'action. Par ses soins,

- les auto-écoles non partenaires notamment peuvent être informées à leur tour du projet ;
- des dysfonctionnements dans la demande des places d'examen peuvent être solutionnés plus facilement.

Partenariat avec des intervenants externes dans la préformation au code

Des interventions externes apportent des situations réelles, concrètes au thème traité et sont très enrichissantes. Par contre, il nous paraît nécessaire, après une expérience peu satisfaisante, que les interventions doivent être préparées ou au moins discutées en amont. La pédagogie est importante ; l'effet d'une intervention peut être le contraire à celui recherché.

Partenariat avec les auto-écoles

La création d'un partenariat privilégié avec les auto-écoles est difficile en amont de l'action, notamment si celle-ci se déroule sur un territoire à dominance rurale. La proximité de l'auto-école du lieu de résidence du candidat est importante, notamment sur des territoires avec un réseau de transport en commun insuffisant. Le partenariat se construit en conséquence au fur et à mesure.

Un partenariat privilégié avec telle ou telle auto-école ne peut se mettre en place qu'à condition que les candidats aient à disposition des moyens de transport pour s'y rendre.

Quant à la ville, nous avons constaté que les jeunes préfèrent chercher une auto-école à proximité de leur habitation ou intégrer celle dans laquelle leurs frères, sœurs ou amis se sont déjà formés avec succès. Il serait peut-être intéressant d'organiser une visite de l'auto-école partenaire, choisie comme telle, avec des groupes de jeunes en fin d'action de préformation.

Dans tous les cas, il est primordial de présenter le projet de vive voix aux auto-écoles, la structure qui le met en place, son financement, les modalités de paiement du permis et les intervenants dans l'action, documents à l'appui.

Les modalités de collaboration doivent être fixées dans un document de type convention de partenariat.

Le contact avec les auto-écoles doit être régulier et se prolonger jusqu'à la fin de la formation. Ceci évitera d'éventuelles dérives (qui ont été observées dans quelques cas lors de notre expérimentation).

Les comités de pilotage réunissant les financeurs et partenaires fonctionnels de l'action permettent de

- déterminer les grandes lignes du projet en amont,
- veiller sur le bon déroulement de l'action en cours,
- évaluer sa réussite en fin d'action,
- proposer des ajustements,
- décider du renouvellement de l'action.

Dans notre structure, les comités de pilotage font partie de toute action d'insertion socio-professionnelle et de mobilité.

4. Impacts sur la structure :

Impact positif

- Une méthodologie d'accompagnement au permis de conduire transférable à de nouvelles actions.
 - Passerelles-Insertion a une longue expérience dans la formation et l'accompagnement individuel de personnes en difficultés. Le dispositif testé permettait de développer ces expériences dans un domaine nouveau : la formation au permis B.
 - Des formateurs ont acquis un nouveau contenu de formation.
 - Des partenariats fonctionnels nouveaux ont été créés (auto-écoles, Direction Départementale des Territoires et de la Mer).

Impact négatif

- Une perte financière.
 - Un surcroît de travail administratif. Le financement du permis B via l'opérateur a entraîné des moyens humains qui n'étaient pas pris en compte au démarrage du dispositif.

- Une prolongation de l'action de 6 mois qui nécessitait des moyens humains pour l'accompagnement en auto-école et la coordination de l'action durant cette période supplémentaire.

Conclusion :

La convention de l'expérimentation « Un permis pour s'en sortir » est arrivée à son terme ; pourtant l'action est toujours en cours. 56 jeunes sur 199 sont toujours en formation au permis B en auto-école.

Même si la date de fin a été annoncée à maintes reprises, l'arrêt abrupt de l'accompagnement risque d'entraîner l'abandon du parcours d'un certain nombre de jeunes. Il est maintenant à charge des conseillers des Missions locales de poursuivre le suivi au mieux, sans moyens supplémentaires.

C'est l'une des faiblesses d'une expérimentation qui souhaitait faire bénéficier un grand nombre de personnes dans un temps relativement court. Or, les parcours individuels montrent que l'action doit s'inscrire dans la durée.

Il s'agissait bien d'une expérimentation. Au fil de son déroulement et maintenant, en phase de bilan, les enseignements ont pu être tirés sur les réussites, sur les erreurs qui auraient dû être évitées, sur les activités qui auraient dû être approfondies, des partenariats confirmés et développés.

Passerelles-Insertion réalisera très certainement une « action préparatoire au permis de conduire » en 2012. Celle-ci s'adressera en priorité à des adultes.

Il serait très regrettable si ces expériences acquises ne pouvaient être réinvesties dans de nouveaux projets, de dimension plus modeste, avec un financement prévu pour les jeunes. Les financements actuels sont restreints, des fois difficiles à mobiliser et couvrent seulement une petite partie du coût du permis B.

Nous espérons qu'une réelle évaluation des multiples expériences des « 10000 permis pour réussir » aura été réalisée au niveau national et nous sera diffusée. Nous souhaitons pouvoir comparer notre expérience avec celles d'autres opérateurs afin d'acquérir des éléments de réflexion qui nous permettent d'améliorer nos projets futurs.

L'École de conduite associative « Clés de Route »

Passerelles-Insertion a créé, comme annoncé dans le projet initial, une école de conduite à statut associatif sur Béziers. Non-financée dans le cadre de l'expérimentation « Un permis pour s'en sortir », elle accueillait à partir de mi-septembre 2010 des jeunes de l'expérimentation au même titre que les autres auto-écoles partenaires, ceci en accord avec l'inspecteur principal de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

Elle avait mis en place un accompagnement individuel interne et une relation privilégiée avec la formatrice chargée du suivi des jeunes.

Parmi les 26 jeunes accueillis, 20 ont obtenu le permis B (taux de réussite : 77 %), 5 sont encore en parcours conduite (et ont donc réussi leur examen au code) et 1 jeune est toujours en parcours code. Ces six jeunes rencontrent des difficultés dans les apprentissages.

Depuis octobre de cette année, un deuxième établissement de « Clés de Route » a été ouvert à Montpellier.

L'expérimentation « Un permis pour s'en sortir » durant laquelle nous avons établi des contacts avec un nombre important d'auto-écoles commerciales, nous a confirmé le fait que certaines personnes ne pourront réussir le permis B que dans un entourage de confiance, avec un accompagnement régulier et avec des méthodes d'apprentissage adaptées. Rares sont les auto-écoles classiques qui réunissent ces trois exigences.

Reste à trouver des financements pour cette formation diplômante en auto-école associative, notamment pour des jeunes en difficulté.

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>

