

Thématique : Permis de conduire

Intitulé du projet : Un permis pour l'emploi

APPC-93

Note de restitution finale remise par Association
Mobilité pour l'emploi 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

30 septembre 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 –

Numéro du projet APPC-93
LE DISPOSITIF EXPERIMENTE
Titre : Un permis pour l'emploi
Objectifs initiaux : Développer, sur le Territoire du Haut-Rhin, l'accès au permis de conduire au bénéfice de jeunes défavorisés, pour lesquels le permis de conduire constitue un impératif dans la réalisation de leur projet professionnel.
Public(s) cible(s) : Les jeunes de moins de 26 ans issus des familles modestes du département du Haut-Rhin, inscrits en mission locales (ou PAIO), en formation dans les CFA ou qui travaillent en SIAE. 199 jeunes ont bénéficié du dispositif sur les 200 initialement prévus.
Descriptif synthétique du dispositif expérimenté : La première étape a consisté à présenter aux partenaires opérationnels le cadre général de l'opération et à organiser des réunions d'informations à destination des candidats à l'expérimentation. Dans un second temps, des comités techniques ont procédé à la sélection des jeunes sur la base de critères de ressources, de sérieux et de la nécessité du permis dans la réalisation de leur projet professionnel. Enfin, les jeunes tirés au sort ou ayant la qualité de bénéficiaires de l'expérimentation ont pu intégrer les auto-écoles partenaires ou notre auto-école associative pour suivre leur formation au permis et à la sécurité routière. Un comité de pilotage regroupant la DRJSCSA, des représentants des cofinanceurs et des missions locales a assuré le suivi du dispositif.
Territoire(s) d'expérimentation : L'expérimentation s'est déroulée dans le Haut-Rhin, précisément sur 5 Territoires : - Colmar-Guebwiller : zone urbaine dont 1 sensible - Saint-Louis : zone urbaine - Altkirch : zone urbaine et rurale - Thann/Masevaux : zone urbaine et rurale - Mulhouse-Illzach : zone urbaine dont 5 sensibles
Valeur ajoutée du dispositif expérimenté : Sur le Territoire du Haut-Rhin, aucune mesure de droit commun n'existait pour financer l'accès au permis de conduire aux jeunes en difficulté. Quelques initiatives localisées ou dispositifs territoriaux proposaient bien un soutien financier mais avec une portée très limitée. L'expérimentation a permis de fédérer l'ensemble des acteurs et d'apporter une aide globale au financement du permis.
Partenaires techniques opérationnels: - La Direction Régionale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale d'Alsace - Les Missions locales et Paio du Département - 42 auto-écoles classiques - Le groupe TNS Sofres
Partenaires financiers : - Le Fonds d'expérimentation pour la Jeunesse - La Région Alsace - Le Conseil Général du Haut-Rhin - Les Maisons de l'emploi et de la formation de Mulhouse et de Saint-Louis / 3 Frontières Sundgau - Les Missions locales Haut-Rhin Nord et Thur Doller - Les bénéficiaires de l'opération
Durée de l'expérimentation : Durée initiale: 18 mois Durée effective : 18 mois
LE PORTEUR DU PROJET
Nom de la structure : Mobilité Pour l'Emploi Type de structure : Association
L'ÉVALUATION DU PROJET
Nom de la structure : Groupe TNS Sofres Type de structure : Structure privée

Introduction :

L'association « Mobilité pour l'emploi » œuvre depuis 2004 dans le domaine de la mobilité des personnes en insertion professionnelle, au travers d'une auto-école associative et d'un dispositif de prêt de cyclomoteurs et de voitures. Toutefois, les actions globales de formation au permis de conduire qu'elle développe ont toujours été réservées aux habitants du Pays de la Région mulhousienne, compte tenu de l'origine des ses financements.

Les tentatives d'essaimage sur le Territoire du Haut-Rhin se sont toujours heurtées à l'incapacité de trouver un « tuteur » susceptible de provoquer le rattachement des actions menées par les collectivités et organismes qui, localement, proposent des aides pour le financement du permis de conduire. Il faut souligner que ces aides, bien que non négligeables, se révèlent souvent insuffisantes face au coût actuel du permis de conduire, souvent rédhibitoire pour un jeune issu d'une famille modeste.

L'expérimentation sociale « 10.000 permis pour réussir », avec la contribution conséquente du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse, a permis à de fédérer l'ensemble des partenaires financiers et opérationnels, pour qu'enfin une action commune, dotée d'une surface financière d'envergure, soit mise en place au bénéfice des jeunes défavorisés.

L'expérimentation s'est déroulée sur une durée de 18 mois, du 1^{er} janvier 2010 au 30 juin 2011. Dans un souci d'équilibre et d'équité, nous avons veillé à ce qu'elle concerne l'ensemble des composantes de la population jeune du Territoire du Haut-Rhin, notamment, en tenant compte de la répartition de ses bassins de population et des différentes zones qui le composent (rurales, urbaines et sensibles).

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

Objectifs initiaux du projet :

Le constat est aujourd'hui partagé par l'ensemble des acteurs de l'accompagnement à l'emploi. L'absence de permis et, par extension, le manque de mobilité constituent aujourd'hui un réel frein à l'emploi. Cette problématique se pose encore avec plus d'acuité dans le département du Haut-Rhin où les zones d'activités principales se trouvent éloignées des grands centres urbains et qui comporte, par ailleurs, de vastes zones rurales et des vallées enclavées très mal desservies par les transports en commun. En conséquence, les jeunes très peu mobiles voient s'accroître les difficultés d'accès à l'emploi avec, au niveau local à fin décembre 2010, un taux de chômage des moins de 25 ans de 18.7% (source : OREF Alsace « *Réalités Territoriales, Tableau de bords 2011* »).

A cette problématique de mobilité s'ajoute celle du coût du permis. En effet, dans le département du Haut-Rhin, il faut environ en moyenne 35 leçons de conduite pour décrocher son permis, ce qui représente un coût d'environ 1.750 euros. Les dispositifs d'aide au financement du permis existent mais sont rarement accessibles ou sont nettement insuffisants au regard de son coût :

- Le permis à 1 euro/jour, difficile à mettre en œuvre pour un jeune issu d'une famille modeste,
- Le financement du permis par le Pôle-emploi dans le cadre de l'APRE ne s'adresse qu'aux bénéficiaires du RSA, dispositif auquel ne pouvaient prétendre les jeunes avant le 01/09/2010,
- Le micro-crédit social qui suppose d'avoir un minimum de ressources personnelles,
- Le Fonds Pour l'Insertion des Jeunes, mesure très peu utilisée pour le financement du permis
- Le Fonds Régional d'accompagnement à la Mobilité qui permet une prise en charge limitée aux dernières heures qui précèdent l'examen, une fois l'étape 3 du livret d'apprentissage validé,
- Les bourses au permis proposées par certaines communes qui prévoient le versement d'une somme destinée à financer le permis (30% du coût du forfait de base plafonné à 350 € généralement).

L'examen de ses mesures permet de constater leur inadéquation à un public jeune et sans ressources, pour qui le coût résiduel du permis demeure un obstacle difficilement surmontable. Aussi, lorsque l'appel à projets « **10.000 permis pour réussir** » fut porté à notre connaissance, nous y avons vu l'opportunité de mener une expérimentation d'une portée départementale, qui, par son caractère innovant, était susceptible de réunir pour la première fois toutes les conditions pour permettre à 200 jeunes haut-rhinois issus de familles modestes de se former à la conduite automobile et à la sécurité routière, obtenir leur permis de conduire à moindre coût et améliorer ainsi leurs chances de décrocher un emploi.

De manière plus détaillée, l'expérimentation présente deux plus-values fondamentales par rapport aux dispositifs de droit commun. Là où ces derniers n'offrent qu'une prise en charge mineure, notre projet prévoit un permis subventionné à 85 %, ce qui rend le coût résiduel tout à fait supportable.

Par ailleurs, l'intégration dans le dispositif ne constitue pas un « droit » que tout un chacun peut solliciter dès lors que sa situation le rend éligible. En effet, contrairement aux mesures de droit commun, l'expérimentation ne s'adresse qu'aux jeunes inscrits dans une dynamique d'accès ou de retour à l'emploi et pour lesquels le permis de conduire constitue un impératif dans la réalisation de leur projet professionnel.

Le territoire d'expérimentation

Depuis 2005, l'association gère par délégation régionale un fonds d'accompagnement à la mobilité qui prévoit, outre le prêt de cyclomoteurs et de voitures, un soutien financier au passage du permis de conduire. Les prescripteurs de ce dispositif sont les agences du pôle-emploi et les missions locales du Département. C'est donc tout naturellement que l'association s'est tournée vers les missions locales listées ci-après, qui sont en charge du suivi de l'insertion professionnelle et sociale des jeunes, public cible de l'expérimentation.

- Mission locale de Mulhouse (Sémaphore) pour le territoire de Mulhouse/Illzach
- Mission locale Haut-Rhin nord pour le territoire de Colmar/Guebwiller
- Mission locale Thur/Doller pour le territoire de Thann/Masevaux
- Permanence d'accueil, d'information et d'orientation du Sundgau pour le territoire d'Altkirch
- Service infos jeunes de Saint-Louis pour le territoire de Saint-Louis / 3 Frontières

C. Public visé par l'expérimentation

Le public est constitué de jeunes issus des familles modestes du département du Haut-Rhin, inscrits en mission locales (ou PAIO), en formation dans les CFA ou qui travaillent en SIAE. Pour une grande majorité, le repérage des candidats a été réalisé par les missions locales, seules structures en capacité de vérifier l'éligibilité des jeunes à l'action.

1. Mode d'identification et de repérage :

Des réunions préparatoires ont été organisées au cours du premier trimestre de l'année 2010 avec les structures en charge d'orienter les candidats, en l'occurrence les missions locales et Paio du département. Ces réunions avaient pour objet de définir le cadre de l'expérimentation et le rôle des différents partenaires mais aussi d'appréhender les difficultés qui pourraient jaloner les différentes étapes de l'action et d'anticiper les solutions. Ainsi, il a été décidé de procéder à l'évaluation de conduite de l'ensemble des candidats, préalablement à leur positionnement. En effet, il nous est apparu indispensable que chaque jeune connaisse précisément le montant de sa participation, estimé à partir de son évaluation pratique. Les critères d'éligibilité retenus à l'issue de ces réunions avaient pour objectif de vérifier que le jeune:

- est issu d'une famille modeste ou vit seul avec de faibles revenus,
- dispose d'un projet professionnel abouti, le rendant employable sitôt la problématique du permis levée,
- est en mesure de financer le reste à charge du coût de son permis de conduire,
- est en règle avec les formalités administratives, notamment en ce qui concerne la Journée d'Appel de Préparation à la Défense, document indispensable pour l'inscription à l'examen du permis.

Préalablement à la phase de positionnement, l'association a organisé, avec le concours des prescripteurs, des réunions d'information collectives à destination des jeunes candidats à l'entrée dans le dispositif. En effet, nous avons estimé que, pour que l'expérimentation fonctionne, son cadre général (modalités d'accès et d'évaluation, aspects financiers, etc.), devait rencontrer l'adhésion des jeunes.

Une fois cette étape franchie, nous avons lancé la phase de « recrutement » des jeunes. La difficulté majeure rencontrée dans cette étape a consisté à faire accepter aux prescripteurs l'idée que la sélection des jeunes dépende d'un tirage au sort. Certains conseillers jugeaient, en effet, que cette méthode aurait indéniablement pour effet d'écarter des jeunes considérés comme méritants.

L'autre obstacle identifié concernait les délais imposés par le tirage au sort. La procédure qui, initialement, nous avait été communiquée au cours de nos réunions avec les représentants du Haut Commissariat à la Jeunesse et du Groupe TNS Sofres en charge de l'évaluation, nous invitait à saisir sur l'extranet dédié une majorité de dossiers avant le 30 juin 2010. Même si dans l'ensemble, les prescripteurs avaient bien compris les contraintes temporelles de l'évaluation, ils ont toutefois déploré un timing de phase préparatoire trop court, qui, à leur sens, ne permettait pas de s'approprier complètement le dispositif.

2. Bénéficiaires directs :

2.1. Statistiques descriptives

Précisons, tout d'abord, que les termes « bénéficiaires directs » désignent les jeunes qui dans un premier temps ont été sélectionnés par le tirage au sort ou ont fait l'objet d'une intégration directe après le 30/09/2010 et qui, par la suite, ont effectué les démarches d'inscriptions en auto-école.

	2010	2011	Total
Nombre de bénéficiaires potentiels	170	30	200
Nombre de bénéficiaires effectif	131	68	199

Répartition des bénéficiaires de l'expérimentation APPC_93

	Prévision sur la durée de l'expérimentation	2010	2011	TOTAL	Commentaires
Estimation du nombre de jeunes potentiellement éligibles sur le dispositif	200	170	30	200	
Nombre de jeunes inscrits sur l'extranet		227	76	303	En 2010, 51 jeunes inscrits sur l'extranet placés dans le groupe témoin
Nombre de jeunes bénéficiaires		176	76	252	Nous avons comptabilisé ici le nombre de jeunes qui par tirage au sort ou désignation directe ont eu accès au dispositif, avant exclusion ou abandon
Nombre de jeunes inscrits au code		131	68	199	
Nombre de jeunes ayant réussi l'examen du code		105	62	167	32 jeunes (26 du groupe Test 2010 + 6 bénéficiaires 2011) ont abandonné après échec à l'examen du Code ou en cours de formation
Nombre de jeunes inscrits à l'examen de conduite		101	62	163	4 jeunes du groupe Test 2010 ont obtenu leur Code mais ont abandonné au cours de leur formation pratique
Nombre de jeunes ayant obtenu le permis de conduire		77	47	124	39 jeunes (24 du groupe Test 2010 + 15 bénéficiaires 2011) ont échoué ou n'ont pu être présentés à l'examen pratique à la date de fin du dispositif
Nombre de jeunes qui ont abandonné		30	6	36	* 32 abandons en cours de formation théorique * 4 abandons en cours de formation pratique
Nombre de jeunes exclus du dispositif		45	8	53	53 jeunes (45 jeunes du groupe Test + 8 bénéficiaires 2011) n'ont pas effectué les démarches d'inscription au Code et ont été exclus du dispositif

Les données recueillies auprès des missions locales indiquent que le système d'information permettant d'identifier les bénéficiaires est le système habituel de requêtage utilisé pour extraire une population de jeunes potentiellement éligibles à une action. Une grande partie d'entre eux bénéficiait déjà d'un accompagnement renforcé dans le cadre du CIVIS ou du Contrat d'autonomie.

Restitution finale du porteur de projet APPC
Annexe 2 – Public visé par l'expérimentation – Bénéficiaires

	TOTAL		2010		2011	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bénéficiaires directs effectivement touchés par l'action	163		101	62%	62	38%
Âges						
16-18 ans	3	2%	1	33%	2	67%
19-20 ans	59	36%	38	64%	21	36%
21-22 ans	49	30%	31	63%	18	37%
23-25 ans	52	32%	31	60%	21	40%
Autres (préciser)	0	0%	0	0%	0	0%
Situation						
Apprentissage	14	9%	11	79%	3	21%
Demandeurs d'emploi	106	65%	53	50%	53	50%
Activité professionnelle	35	21%	30	86%	5	14%
Formation	8	5%	7	88%	1	13%
Niveau d'études						
Niveau V	113	69%	75	66%	38	34%
Niveau IV	11	7%	3	27%	8	73%
Niveau III	4	2%	2	50%	2	50%
Niveau III	0	0%	0	0%	0	0%
Niveau I	0	0%	0	0%	0	0%
Niveau VI	35	21%	21	60%	14	6520%
Origine géographique						
Ville – zone politique de la ville	37	23%	16	43%	21	57%
Ville – hors zone politique de la ville	93	57%	59	63%	34	37%
Zone rurale	33	20%	26	79%	7	21%
Autre (préciser)	0	0%	0	0%	0	0%
Genre						
Fille	93	57%	58	62%	35	38%
Garçon	70	43%	43	61%	27	39%

A la fin du dispositif, on dénombrait 163 jeunes qui, après avoir obtenu leur Code, ont poursuivi leur formation pratique jusqu'à son terme.

Situation/ examen pratique	Nombre de bénéficiaires touchés par l'action
obtenu	124
échec à l'examen	25
en attente de présentation	14
Total	163

Après consultation du Comité de pilotage de l'opération, l'association a prononcé une mesure d'exclusion à l'encontre de 53 bénéficiaires. 36 abandons sont à déplorer dont 32 en cours de formation théorique et 4 pendant la formation pratique.

Restitution finale du porteur de projet APPC_093
Annexe 3 - Bénéficiaires ayant abandonné ou ayant été exclus

	TOTAL		2010		2011	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bénéficiaires directs effectivement touchés par l'action	89	100%	75	84%	14	16%
Âges						
16-18 ans	3	3%	2	67%	1	33%
19-20 ans	26	29%	24	92%	2	8%
21-22 ans	27	30%	23	85%	4	15%
23-25 ans	33	37%	26	79%	7	21%
Autres (préciser)	0	0%	0	0%	0	0%
Situation						
Apprentissage	6	7%	5	83%	1	17%
Demandeurs d'emploi	54	61%	43	80%	11	20%
Activité professionnelle	20	22%	18	90%	2	10%
Formation	12	13%	9	75%	3	25%
Niveau d'études						
Niveau V	64	72%	56	88%	8	13%
Niveau IV	3	3%	2	67%	1	33%
Niveau III	1	1%	1	100%	0	0%
Niveau III	0	0%	0	0%	0	0%
Niveau I	0	0%	0	0%	0	0%
Niveau VI	21	24%	16	76%	5	2119%
Origine géographique						
Ville - zone politique de la ville	12	13%	9	75%	3	25%
Ville - hors zone politique de la ville	52	58%	43	83%	9	17%
Zone rurale	25	28%	23	92%	2	8%
Autre (préciser)	0	0%	0	0%	0	0%
Genre						
Fille	45	51%	38	84%	7	16%
Garçon	44	49%	37	84%	7	16%

Pour « recruter » les bénéficiaires potentiels de l'expérimentation, l'association a sollicité le concours des missions locales et des PAIO du département. Chaque structure a désigné un référent « mobilité » dont la mission consistait à recueillir les candidatures et à assurer le lien avec le porteur de projet.

L'identification des bénéficiaires et l'orientation des candidatures a été dévolue à l'ensemble des conseillers en charge du suivi socioprofessionnel des jeunes. Pour ce faire, chaque conseiller a extrait de son « portefeuille » une liste de bénéficiaires potentiels et, à l'aide d'une fiche de liaison spécialement créée pour l'opération (cf. Annexe 3), a procédé à leur positionnement. Une fois les listes constituées, les candidats ont été invités à une réunion d'information collective où le cadre de l'expérimentation et ses modalités pratiques leurs ont été présentées. Enfin, au sein de chaque structure un comité technique a été mis en place pour examiner les candidatures et sélectionner les bénéficiaires du dispositif.

Au regard du processus de sélection, ce sont tout naturellement les usagers habituels des structures prescriptrices qui se sont vu proposer l'accès au dispositif. Tout juste, peut-on constater qu'il a concerné une grande majorité d'urbains (80 %) mais que les ruraux ont eux aussi été représentés (20 %).

L'expérimentation a permis de mettre en exergue un aspect, en particulier. Il concerne la tranche des jeunes demandeurs d'emploi qui, pour 43 d'entre eux ont décroché en 2010, alors qu'il paraissait logique que cette catégorie s'investisse rapidement et pleinement dans la formation, au vu du temps libre dont elle dispose. Bien que ce phénomène ne soit pas méconnu, l'ampleur de ce désengagement a surpris tous les partenaires et remis en question la façon d'appréhender leur processus de sélection.

Dans le même ordre d'idée, nous avons eu à déplorer un nombre important d'abandons (36) malgré la mise en place d'un processus de « recrutement » concerté avec les prescripteurs du dispositif, dont les fondements reposaient sur le sérieux du suivi et la capacité d'engagement du jeune. Plusieurs motifs ont été avancés par les prescripteurs :

- L'absence de motivation face à des problématiques quotidiennes majeures (logement, difficultés financières, familiales, etc.).
- La difficulté à mener de front une activité professionnelle et une formation au Code de la route
- Une démobilisation du jeune dès lors qu'il doit entreprendre des démarches en toute autonomie.

Au gré des informations recueillies, nous avons constaté que les conseillers prescripteurs n'intervenaient que trop ponctuellement dans le suivi du jeune, une fois ce dernier dans l'expérimentation. La charge de travail, l'espacement des rendez-vous et l'absence de retour des auto-écoles quant à l'assiduité du jeune ont été les principaux motifs mis en avant par les conseillers. Les nécessaires « piqûres de rappel » n'étant que trop rarement administrées, certains jeunes confrontés à d'autres problématiques se sont démobilisés et ont perdu de vue l'objectif du permis.

II. Déroulement de l'expérimentation

A. Actions mises en œuvre

Actions préparatoires propres au caractère expérimental :

Conduites par le Directeur de l'association, elles se sont échelonnées au cours du premier trimestre de l'année 2010. Dans un premier temps, nous avons rencontré les représentants des missions locales et PAIO du département pour leur présenter en détail les objectifs et le calendrier prévisionnel de l'expérimentation. Nous avons également fixé le principe de l'évaluation et de ses modalités pratiques, à savoir l'attribution des logins et le délai pour la saisie des dossiers sur l'extranet. De plus, nous avons également arrêté la composition du comité technique chargé de la sélection définitive des candidats avant tirage au sort.

Bien que l'idée même du tirage au sort n'ait pas provoqué l'enthousiasme général, l'ensemble des partenaires s'est résolu à l'appliquer strictement, en s'engageant à ce que la majeure partie des candidatures soit saisie avant la date prévue par l'évaluateur, **initialement fixée au 30 juin 2010**. Soulignons du reste que, de l'avis général des prescripteurs, cette condition impérative a impacté très fortement le processus de recrutement. En effet, nous avons noté une convergence des retours sur expérience exprimés par les conseillers prescripteurs déplorant le manque de temps pour optimiser la sélection des candidats à l'expérimentation. Pour notre part, les relations de travail avec l'évaluateur se sont bornées à un échange d'informations relatives à la position des jeunes dans les différents groupes soumis à l'évaluation.

Parallèlement, nous nous sommes attelés à constituer un Comité de pilotage en veillant à ce que tous les acteurs financiers et opérationnels soient représentés. Nous avons considéré, en effet, que cet organe essentiel devait impliquer toutes les parties prenantes du projet pour légitimer les décisions qui ne manqueraient pas d'être prises au cours de l'expérimentation. Il faut relever que toutes les structures sollicités ont répondu présent et ont participé activement à nos différentes réunions.

Enfin, nous avons organisé, dans chaque secteur concerné, des informations collectives à destination des candidats potentiels à l'expérimentation. Outre le principe du protocole d'évaluation, nous avons abordé les aspects financiers du projet, mais aussi beaucoup insisté sur les engagements personnels qu'induisait l'entrée dans le dispositif.

Actions préparatoires propres au dispositif :

Notre statut d'auto-école associative a beaucoup concouru à faciliter la mise en œuvre du dispositif et, de fait, à limiter les actions préparatoires. Il nous a fallu, toutefois, faire évoluer nos outils pédagogiques et comptables en prévision de l'intégration, en interne, de 80 nouveaux bénéficiaires et de l'importante facturation générée par la sous-traitance externe de 120 autres jeunes. A ce propos, les critères qui ont déterminé le choix des auto-écoles étaient leurs résultats, leur localisation géographique et les tarifs pratiqués. Dans un premier temps, nous avons consulté les relevés statistiques disponibles à la Direction Départementale des Territoires, pour identifier par centre d'examen 2 à 3 établissements réputés pour leurs résultats.

Puis, nous avons démarché les auto-écoles pressenties et retenu celles qui présentaient les meilleures garanties couplées à des conditions tarifaires avantageuses. Cette stratégie, idéale en théorie, car elle évitait la démultiplication des prestataires et offrait un confort de gestion non négligeable, s'est heurtée à un obstacle imprévu. En effet, une fois les bénéficiaires désignés par le tirage au sort, nous avons constaté que nombre d'entre eux disposaient déjà d'un dossier d'auto-

école. Même si pour beaucoup, la formation était suspendue et le dossier à réactualiser, il était inconcevable pour des raisons financières (perte des sommes déjà versées) mais également d'éthique commerciale, de demander aux jeunes de retirer leur dossier pour les orienter vers les établissements sélectionnés. Nous avons dû, par conséquent, composer avec une multitude d'auto-écoles (42), avec toutes les contraintes de gestion que cela sous-entend. Il nous a fallu notamment créer des bons de commande, en tenant compte des conditions tarifaires propres à chaque établissement (cf. annexe 1), dans les conditions prévues par le contrat d'engagement (cf. annexe 2).

Pour finir, nous avons contacté le Délégué départemental des Inspecteurs du permis de conduire pour s'accorder sur les modalités d'attribution des places d'examens théoriques et pratiques. Précisons que les directives ministérielles transmises aux Préfets le 25 janvier 2010 ont grandement facilité notre requête.

Actions relatives au dispositif expérimenté:

Dans ce paragraphe, nous allons décrire l'ensemble des actions mises en œuvre du repérage des jeunes jusqu'à la fin de la formation au permis de conduire, les obstacles à leur réalisation et les réponses que nous avons dû y apporter.

a) Identification et positionnement des jeunes :

Pour limiter le risque de « déperdition », nous avons insisté auprès des prescripteurs pour que seuls soient positionnés sur l'action les jeunes ayant démontré leur sérieux dans le suivi proposé. Lorsque le quota de candidatures allouées à un Territoire était atteint, un comité opérationnel composé des représentants locaux des prescripteurs et des financeurs était convoqué. Ce comité avait pour mission de sélectionner les jeunes dont la candidature allait être soumise à tirage au sort, la nécessité impérieuse du permis dans la réalisation du projet professionnel constituant, outre les ressources, le principal critère discriminant. Sur l'année 2010, les conseillers ont saisi 227 candidatures sur l'extranet dédié, dont 209 avant la date butoir arrêtée pour l'évaluation, à savoir le 30 septembre 2010.

b) Evaluation pratique des candidats :

Initialement prévu au moyen d'un outil informatique nomade confié à un référent au sein de chaque structure, l'association a dû se résoudre à procéder à des tests d'évaluation traditionnels au volant d'un véhicule école, les essais réalisés sur les tests informatiques n'ayant pas été convaincants. Pour rappel, l'évaluation avait pour objet de quantifier le volume de leçons de conduite nécessaires pour atteindre le niveau requis par l'examen et, par voie de conséquence, renseigner le jeune et son référent sur le coût résiduel de la formation. Entre mars et décembre 2010, les 3 permanents de l'association, enseignants de la conduite par ailleurs, ont effectué 235 évaluations pratiques sur les différents sites d'expérimentation. Une seconde campagne de tests a été menée en 2011, qui a concerné 82 nouveaux candidats.

c) La formation à la conduite automobile et à la sécurité routière :

Il convient tout d'abord de préciser le principe de travail choisi par l'association. Pour des raisons logistiques, les jeunes issus du Territoire de la Région mulhousienne ont été formés, en « interne », au sein de notre auto-école associative. Les jeunes qui résidaient sur les autres Territoires du département du Haut-Rhin, ont été invités à passer leur permis, en « externe », dans des auto-écoles classiques, proches de leur lieu de résidence.

➤ Formation interne

Entre le 10 mai 2010 et le 18 avril 2011, nous avons constitué 6 sessions de formation théorique composées en moyenne d'une quinzaine de bénéficiaires.

Chaque session de formation, d'un volume de 60 heures étalées sur 6 semaines, proposait des séances quotidiennes d'une durée de 2 heures. Le programme pédagogique, constitué de l'apprentissage des règles du Code de la route et d'un module de sensibilisation à la sécurité routière, était dispensé sous la forme de véritables cours animés par un enseignant de la conduite automobile. Venait ensuite la phase de préparation à l'Examen Théorique Général, à base de code-tests, une fois encore, corrigés en face à face pédagogique.

Avec 82 jeunes (dont une majorité à la première présentation), qui ont obtenu leur code sur 85 présentés, l'association affiche des résultats très encourageants, même si elle peut regretter que 7 jeunes ne soient pas allés au bout de la formation théorique.

Pour la partie pratique de la formation, l'association n'a eu d'autre choix que de sous-traiter environ 50 % des leçons de conduite à des intervenants extérieurs.

En effet, dès le démarrage de l'expérimentation, l'association s'est heurtée à un écueil considérable, à savoir l'incapacité à recruter l'enseignant de la conduite escompté, du fait de la pénurie de formateurs dans le département. Pour pallier cette situation, l'association a conventionné 2 formateurs indépendants qui sont intervenus dès le mois de juillet 2010 à raison de 20 heures par semaine. Parallèlement, une jeune bénéficiaire de l'opération « 10.000 permis pour réussir » a été embauchée en CAE Passerelle, dès septembre 2010 pour s'occuper des tâches administratives et permettre ainsi au directeur de l'association, également enseignant de la conduite, d'apporter son concours à la formation pratique des bénéficiaires.

Les dispositions ainsi prises ont permis de dépasser les objectifs de départ, à savoir former à la conduite au moins 70 jeunes du bassin mulhousien. A la fin du dispositif, on dénombrait effectivement 86 jeunes (sur 95) inscrits à l'examen dont 71 titulaires du permis.

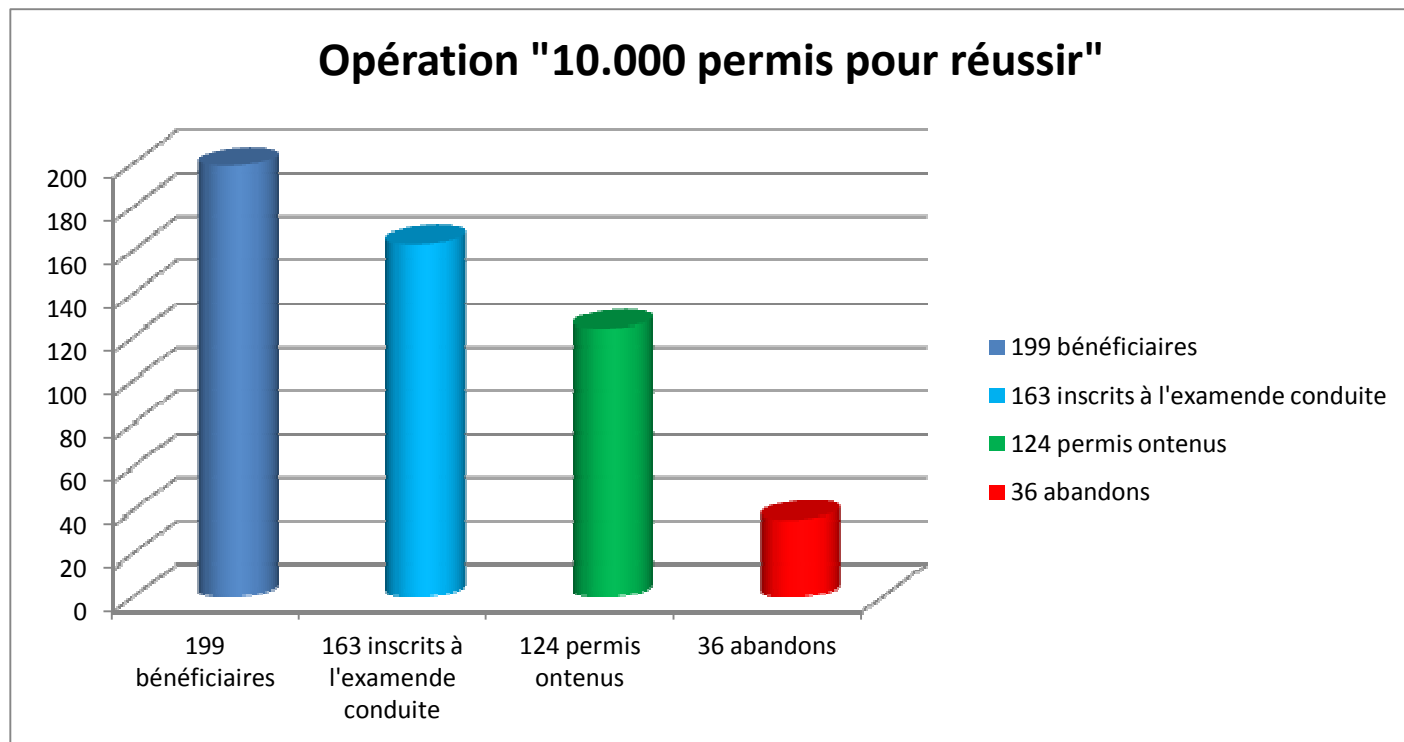
➤ Formation externe

Pour les raisons décrites plus haut, la formation des jeunes issus des autres territoires du département a été confiée à pas moins de 42 auto-écoles commerciales. Sans remettre en cause le travail de ces établissements, on constate que leur programme pédagogique est très orienté vers la préparation aux examens du permis et que les aspects liés à la sécurité routière sont traités plus à la marge. Ce phénomène s'explique, en grande partie, par la pression exercée par leurs clients qui, face au coût du permis, privilégie davantage la réussite à l'examen que l'apprentissage à la conduite et à la sécurité routière. Du fait leur nombre important, l'association n'a pas été en mesure d'exiger que soit inclus dans leur programme un véritable volet de sensibilisation à la sécurité routière.

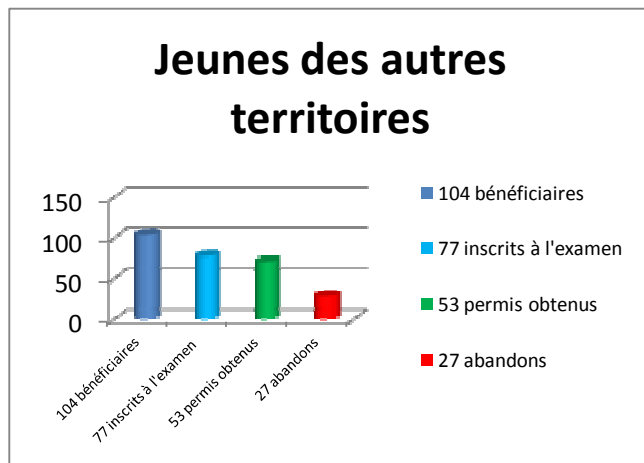
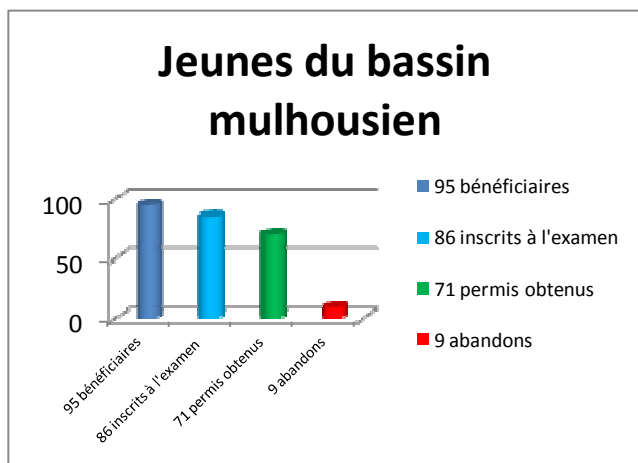
Quant aux résultats, ils sont là aussi assez contrastés car seulement 77 jeunes (sur 104) ont été jusqu'à l'inscription à l'examen, pour 53 titulaires du permis à la fin du dispositif.

Pour mettre en perspective nos commentaires sur cette partie, il nous paraît intéressant, par ailleurs, d'établir un comparatif entre les résultats obtenus selon la nature de l'école de conduite, associative ou commerciale :

Résultats globaux



Résultats comparés :



A la fin du dispositif, 74 % des jeunes formés en interne ont obtenu leur permis alors que le taux de transformation des élèves « sous-traités » n'est que de 51 %.

Ces chiffres démontrent clairement que l'organisation mise en place par notre auto-école associative, avec des stages de formation au Code regroupés sur 6 semaines, des séquences pédagogiques quotidiennes, une obligation de présence et un accompagnement individualisé, est d'une efficacité évidente. En revanche, nous constatons que les jeunes en parcours autonome dans les auto-écoles classiques ne sont pas, pour une partie d'entre eux, aussi mobilisés que ceux qui suivent les sessions de formation au Code organisées par notre auto-école associative. Le suivi personnalisé, la dynamique de groupe, les cours théoriques collectifs sont autant de facteurs de réussite qui font défaut aux jeunes qui se trouvent dans un cursus formatif individuel.

d) Ressources humaines et matérielles mobilisés

Précisons que les actions propres à l'expérimentation elle-même (réunions d'information, pilotage du projet, et.) n'ont supposé que très peu de moyens. Dans notre projet, elles ont été conduites par le directeur de l'association sans qu'elles n'appellent des besoins matériels ou humains supplémentaires. Le tableau ci-dessous reprend synthétiquement les moyens mobilisés pour les actions que nous avons développées dans le cadre de l'opération « 10.000 permis pour réussir ».

Actions développées		Ressources humaines	Ressources matérielles
Dans le cadre expérimental	Information des partenaires	le directeur de l'association	Salle de réunion
	Pilotage		
	Informations collectives		
Dans le cadre du dispositif testé	Conventionnement des auto-écoles	le directeur de l'association	
	Evaluation des candidats	2 enseignants de la conduite, titulaires du BEPECASER, en ETP	2 véhicules auto-écoles
	Formation au Code	1 enseignant de la conduite, en ETP	1 salle de formation, du matériel vidéo, un logiciel de suivi pédagogique
	Formation à la conduite	2 enseignants de la conduite en ETP + des auto-écoles sous-traitantes	2 véhicules auto-écoles
	Suivi, gestion	1 assistant(e) administrative	Locaux, outils de gestion comptable et bureautique

Pour résumer, notre effectif constitué de 3 permanents, tous titulaires du Brevet pour l'Enseignement de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière (BEPECASER), n'a pas eu véritablement à évoluer pour faire face aux différentes actions mises en œuvre dans le cadre de l'expérimentation. Si le recrutement d'une assistance administrative a effectivement permis à notre directeur de s'occuper davantage de la formation des jeunes, il n'avait pour autant pas de caractère impératif. En effet, l'association aurait pu choisir l'option de sous-traiter dans des proportions plus importantes et de conserver le même effectif.

B. Partenariats

3. Relations avec les partenaires opérationnels

Dans le cadre de ses actions de formation au permis de conduire et de la gestion du Fonds d'accompagnement régional à la mobilité, l'association avait développé de longue date un maillage territorial conséquent, qu'elle n'a pas eu à renforcer.

La coordination du projet a, quant à elle, été assurée par le directeur de l'association. Son rôle était de faire le lien avec les différents sites d'expérimentation pour répondre à d'éventuels questionnements ou demandes particulières mais aussi de centraliser les données qui remontaient des différents acteurs (prescripteurs, bénéficiaires, auto-écoles) et d'informer les différents partenaires des avancées du projet. Le fait d'avoir nommé, dès le départ, un référent mobilité au sein de chaque structure, a permis une coordination performante et réactive.

Enfin, nous pouvons ajouter que, dans l'ensemble, la coopération avec auto-écoles classiques s'est révélée positive. Indiscutablement, notre connaissance pointue de leur fonctionnement et notre statut d'auto-école associative, nous a conféré une influence déterminante. Ainsi, à l'exception des structures n'accueillant qu'un nombre très limité de nos bénéficiaires, les auto-écoles ont tenu compte des contraintes de temps imposés aux jeunes par le dispositif, pour les placer dans les meilleures conditions d'apprentissage.

Nom de la structure partenaire	Rôle dans l'expérimentation	Phases d'intervention
Association Mobilité pour l'emploi	Porteur du projet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conception du projet ▪ Relations avec l'évaluateur, la DJEPVA, et les partenaires de l'expérimentation ▪ Information des partenaires sur les modalités de l'expérimentation ▪ Animation des réunions d'informations à destination des candidats ▪ Evaluations pratiques des candidats ▪ Recherche et conventionnement des auto-écoles partenaires ▪ Gestion comptable, financière et administrative du dispositif ▪ Développement et gestion des tableaux de bord de suivi de l'action ▪ Formation au Code à la conduite automobile et à la sécurité routière des bénéficiaires du bassin mulhousien ▪ Gestion des places d'examen en lien avec la Direction Départemental des Territoires ▪ Animation des COPIL
Direction Régionale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale d'Alsace	Membre du Comité de pilotage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suivi du projet,
Mission locale de Mulhouse Mission locale Haut-Rhin nord Mission locale Thur Doller PAIO du Sundgau PAIO de Saint-Louis PAIO d'Illzach (Réagir)	Prescripteurs du dispositif et membres du COPIL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Organisation des informations collectives ▪ Identification des candidats ▪ Sélection des candidats ▪ Saisie des dossiers sur l'extranet ▪ Suivi du projet
Auto-écoles classiques du département	Formation à la conduite automobile et à la sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formation au Code de la route ▪ Formation à la conduite ▪ Présentation aux examens
Groupe TNS Sofres	Evaluateur du projet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tirage au sort des groupes Test et Témoin ▪ Evaluation finale de l'action

4. Partenaires financiers

Les partenaires financiers de l'opération sont :

- Le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse,
- La Région Alsace, dans le cadre du fonds d'accompagnement à la mobilité,
- Le Conseil Général du Haut-Rhin via le Fonds d'Aide aux Jeunes,
- La Maison de l'emploi et de la formation du Pays de la région mulhousienne,
- La Maison de l'emploi et de la formation du Pays de Saint-Louis - 3 Frontières / Sundgau,
- La Mission locale Thur Doller,
- La Mission locale Haut-Rhin nord,
- Les bénéficiaires de l'opération.

A la date de remise de ce rapport, la position des cofinanceurs, quant à une reconduction possible, n'est pas connue de l'association. Toutefois, au vu du soutien renouvelé par les collectivités de la Région et du Département à nos actions de formation au permis de conduire depuis l'année 2005, nous pouvons légitimement considérer qu'une opération similaire se verrait réserver le meilleur accueil. A cet égard, il faut rappeler le rôle prépondérant du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse dans la décision des partenaires locaux d'abonder l'opération.

Financements	Part de ces financements dans le budget total de l'expérimentation (hors évaluation) en %
Fonds d'expérimentations pour la jeunesse	64 %
Cofinancements extérieurs à la structure	36 %
Autofinancement	0 %

Pilotage de l'expérimentation

En concertation avec les partenaires opérationnels et financiers, un comité de pilotage a été constitué dès le démarrage effectif de l'action, en juin 2010. La convocation du COPIL, dont la composition est indiquée ci-après, l'ordre du jour, la tenue et la conduite de ses réunions étaient à la charge de l'association. A l'issue de la 1^{ère} réunion, les membres ont fait le choix de se retrouver tous les 3 mois pour surveiller le bon déroulement de l'opération et prendre toutes les mesures correctives qui s'imposaient. L'implication, l'assiduité et la neutralité des membres du COPIL ont favorisé la collégialité des décisions, privilégiant la bonne marche du dispositif au détriment des intérêts particuliers. Pour exemple, la Mission locale Haut-Rhin nord a proposé, devant le manque d'engagement d'une partie de ses jeunes, de restituer 20 places au bénéfice d'autres sites.

Composition du Comité de pilotage :

- La Direction Régionale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale d'Alsace,
- L'association Mobilité pour l'emploi
- La Région Alsace,
- Le Conseil Général du Haut-Rhin
- La Maison de l'emploi et de la formation du Pays de la région mulhousienne,
- La Maison de l'emploi et de la formation du Pays de Saint-Louis - 3 Frontières / Sundgau,
- La Mission locale Thur Doller,
- La Mission locale Haut-Rhin nord,
- Les PAIO de Saint-Louis, d'Altkirch et d'Illzach

Les outils de pilotage conçus spécifiquement pour l'action étaient essentiellement des applications bureautiques utilisées dans le cadre du reporting des indicateurs de suivi des jeunes pour chaque site d'expérimentation. Ces outils permettant de connaître avec précision l'état d'avancement des jeunes dans le projet et les dépenses engagées par jeune se sont révélés satisfaisants même si la création d'une base informatique, consultable en ligne à tout moment par l'ensemble des partenaires, aurait sans doute été plus adaptée aux besoins du pilotage. Malheureusement, l'association ne disposait pas de l'ingénierie pour proposer ce type de support.

Par ailleurs, les échanges avec les autres expérimentateurs se sont limités à ceux intervenus au cours des rencontres initiées par la mission d'animation du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse, à l'exception des relations régulières qu'entretient notre association avec Mobilex, porteur du projet dans le Bas-Rhin. Loin d'être insignifiante, la connaissance des pratiques et modalités de mise en œuvre adoptées par les autres expérimentateurs nous a permis d'affiner notre plan d'actions. Pour exemple, nous considérons que nous devons verser la subvention FEJ directement au jeune qui suit sa formation au sein d'une auto-école sous-traitante. Après concertation avec d'autres porteurs de projet, cette orientation nous est clairement apparue inopportune et nous avons opté pour un financement échelonné aux différentes étapes d'avancement de la formation. In fine, cette stratégie s'est avérée judicieuse car elle nous a permis de limiter les pertes subies suite aux abandons.

III. Enseignements généraux de l'expérimentation

Analyse du dispositif expérimenté

Parcours du jeune de son repérage à l'obtention de son permis

Phase 1 :

Repérage et sélection du jeune

Objectifs :

- Identifier les candidats potentiels
- Vérifier l'éligibilité des jeunes à l'action
- Articuler le projet professionnel et le permis
- Evaluer son sérieux, sa motivation
- Détecter les freins éventuels à la réussite du projet
- Evaluer ses capacités d'apprentissage
- Vérifier sa capacité à financer le coût résiduel
- Sélectionner les bénéficiaires de l'action

Acteurs :

- Cofinanceurs de l'opération
- Structures d'accompagnement socioprofessionnel
- Travailleurs sociaux, conseillers mission locales ou Pôle-emploi
- Comité technique de sélection regroupant les acteurs
- Enseignant de la conduite automobile (évaluation)

Ressources :

- Moyens traditionnels des missions locales, du Pôle-emploi ou des collectivités
- Enseignant de la conduite
- Véhicule école ou évaluation informatique nomade

Phase 2 :

Module de préparation à l'entrée en auto-école

Objectifs :

- Permettre l'acquisition des savoirs de base du Code de la route
- Donner au jeune la possibilité d'obtenir le Code plus rapidement
- Sensibiliser le jeune à la sécurité routière
- S'assurer de l'engagement du jeune dans le dispositif

Acteurs :

- Conseillers prescripteurs du dispositif pour le suivi
- Enseignant de la conduite automobile pour le module de préparation ou formateur

Ressources :

- Salle de cours, matériels pédagogiques
- Enseignant de la conduite automobile ou formateur

Phase 3 :

Formation au Code et à la conduite automobile

Objectifs :

- Former le jeune à la conduite automobile et à la sécurité routière
- Préparer le jeune à l'examen théorique et pratique du permis de conduire
- Poursuivre le suivi du jeune

Acteurs :

- Auto-écoles associatives ou commerciales
- Employeurs dans le cas d'une conduite accompagnée en entreprise
- Prescripteurs du dispositif

Ressources :

- Auto-écoles et véhicules écoles, matériels pédagogiques
- Moniteurs d'auto-école
- Tuteur, accompagnateur de l'entreprise
- Conseillers prescripteurs

B. Enseignements et conditions de transférabilité du dispositif

1. Public visé

Avec le chiffre de 199 bénéficiaires, qui, en outre, présentent des caractéristiques en tous points conformes à celles prévues, nous pouvons légitimement estimer que les objectifs initiaux sont parfaitement remplis.

Toutefois, pour les raisons invoquées ci-dessous, le dispositif aurait gagné à ce que nos attentes soient précisées aux conseillers en charge du repérage et de l'identification des candidats.

2. Actions menées dans le cadre du dispositif testé

Dans ce chapitre, nous développerons les points de vigilance et les améliorations qui devraient permettre d'optimiser le dispositif. Préalablement à l'orientation d'un candidat, vers le dispositif, le prescripteur pourrait se prémunir des risques de défaillances en ayant un regard éclairé sur les points suivants :

Le jeune se trouve-t-il dans la bonne phase accompagnement pour une orientation vers le dispositif ?

Concilier une activité professionnelle (emploi, formation) et le passage du permis peut s'avérer complexe, compte tenu de l'investissement que ces deux activités requièrent, particulièrement quand le jeune rencontre déjà des problèmes de mobilité. En pratique, on remarque que beaucoup surestiment leurs capacités à courir plusieurs « lièvres » à la fois et que, bien souvent, cela se fait au détriment du permis.

Ne subsiste pas des problèmes périphériques qui pourraient générer un décrochage avant la sortie du dispositif ?

Nous avons constaté, en effet, de nombreux abandons liés à la survenue d'incident (logement, rupture familiale, etc.) au cours de la formation au permis. Par ailleurs, la précarité rend les jeunes particulièrement opportunistes, au point de laisser tomber l'apprentissage en cours si l'occasion de gagner de l'argent se présente (missions, formation rémunérée).

Est-ce que le jeune est en capacité de financer le coût résiduel ?

Un grand nombre de jeunes ont été exclus du dispositif car ils n'avaient pas effectué les démarches d'inscription en auto-école plusieurs mois après leur intégration et ce, faute de moyens. Pour limiter ce risque, des mesures préventives doivent être mises en place. D'une part, une évaluation de compétences réalisée par un enseignant de la conduite, destinée à chiffrer précisément le coût global de la formation et par voie de conséquence, le reste à charge pour le jeune. Il appartient au conseiller en charge du suivi du jeune, d'autre part, de vérifier la faisabilité financière du projet en fonction de ressources dont le jeune dispose.

Est-ce que le jeune est véritablement motivé pour passer son permis, s'agit d'une démarche individuelle ou induite par un tiers ?

Cette question est fondamentale car elle touche aux motivations profondes de l'individu, qui, bien souvent vont conditionner la réussite ou l'échec du projet. Passer son permis implique avant tout de se former à la conduite automobile et à la sécurité routière, avec tout ce que cela sous-entend en termes d'intérêt pour l'activité d'automobiliste, de désir d'appropriation d'une nouvelle discipline, d'investissement personnel et de difficultés d'apprentissage à surmonter. Or, il n'est pas rare de voir un jeune qui s'engage dans ce projet sans en avoir mesuré les implications ou pire, sur l'insistance d'une tierce personne (parent, amis, conseiller) alors que lui-même n'a pas appréhendé l'intérêt de cette formation et du « sésame » qui la sanctionne.

Piste d'améliorations :

Tout d'abord, il s'agit de comprendre le fonctionnement d'une majorité d'auto-écoles commerciales. L'apprentissage du Code de la route se fait, dans la plupart des cas, au travers de code-tests auto corrigés, sans intervention du formateur. Cette méthode se révèle souvent longue et laborieuse pour des apprenants qui rencontrent des difficultés à structurer par eux-mêmes des connaissances présentées pêle-mêle, voire à les assimiler au vu de la complexité de certaines notions techniques ou réglementaires. Par ailleurs, les aspects liés à l'insécurité routière ne sont que très superficiellement abordés dans les code-tests.

Voilà pourquoi, nous considérons qu'une étape préparatoire aurait du être mise en œuvre avant l'entrée en formation dans les auto-écoles « classiques ». Cette étape consiste dans la mise en place d'un module de préparation à l'entrée en auto-école, l'objectif étant de faciliter l'acquisition des savoirs de base et d'exposer les grands thèmes de l'insécurité routière. Ce module aurait, nul doute, contribué à la réussite des jeunes à l'examen du Code mais également à les préparer à leur condition de futur automobiliste. Outre sa plus-value pédagogique, ce module aurait permis d'éprouver le sérieux, l'implication et l'assiduité du jeune dans la perspective d'un apprentissage autonome en auto-école.

D'autre part et, plutôt sur le plan opérationnel, nous recommanderions également de limiter le nombre d'auto-école partenaires, ceci dans le but de réduire les contraintes administratives et de gestion (places d'examen, facturation, etc.), mais aussi de se placer en position de force dans la négociation des conditions d'accueil et de formation des bénéficiaires.

Enfin, il nous paraît important d'insister sur une dimension que nous avons négligée et qui a eu des effets manifestes dans l'échec de certains jeunes formés en dehors du cadre de notre auto-école associative, à savoir l'absence ou la dispersion de l'accompagnement socioprofessionnel qui a suivi la phase d'entrée dans le dispositif. Nous avons, en effet, noté au gré de nos échanges avec les bénéficiaires que leurs rendez-vous avec les conseillers prescripteurs avaient tendance à s'espacer voire à disparaître, une fois validée leur participation à l'expérimentation. Dans ces conditions, les mesures correctives répondant à l'absentéisme ou à la démobilisation des jeunes n'ont pu être prises immédiatement. Pour remédier à ce dysfonctionnement, nous préconisons le maintien voire le renforcement obligatoire du suivi durant la phase de passage du permis de conduire.

3. Partenariats, coordination d'acteurs et gouvernance

Les partenaires opérationnels incontournables, à notre sens, pour mettre en place ce projet sont les structures chargées de l'accompagnement à l'emploi pour le repérage, l'identification et le suivi des bénéficiaires, les auto-écoles (classiques ou associatives) pour la formation au permis mais également l'Etat et les collectivités Territoriales en tant qu'instances décisionnelles.

Par ailleurs, nous pensons que la constitution d'un Comité de pilotage est capitale pour le bon fonctionnement d'une action de ce type. Il nous paraît, en effet, inenvisageable qu'un protagoniste seul préside aux destinées d'un projet impliquant une multitude d'acteurs, sans que ces derniers ne soient parties prenantes dans les choix stratégiques et les mesures d'ajustement qui, inévitablement, verront le jour au cours de son déroulement.

Au risque d'être taxés de partisans, nous recommanderions à tout porteur de projet de ce type de s'appuyer sur une auto-école associative pour la partie pédagogique du projet. Loin de toute considération mercantile, ce type d'établissement propose, pour une majorité d'entre eux, des conditions d'accueil et d'apprentissage qui, bien malheureusement, se font rares au sein des auto-écoles commerciales. Si le contenu de la formation pratique est à peu près semblable, les programmes de formation théorique délivrés par les auto-écoles associatives sont, quant à eux, beaucoup plus complets. Ils intègrent, en effet, de véritables cours de Code et de sécurité routière et ne se contentent pas de bachoter l'examen théorique général. Souvent confrontés aux publics dits « difficiles » les auto-écoles associatives ont développé, de surcroît, une stratégie de formation très efficace, basée sur le face à face pédagogique et l'explicitation des contenus techniques et réglementaires du Code de la route.

4. Impacts sur la structure

Pour conduire le projet, l'association a entrepris une démarche de professionnalisation de ses outils comptables et pédagogiques. Elle s'est dotée notamment d'un logiciel comptable pour faire face à la gestion des nombreuses facturations externes ainsi que d'un logiciel de suivi des élèves, outils indispensables au regard du nombre conséquent de bénéficiaires du dispositif.

Par ailleurs, le projet a constitué l'élément déclencheur du recrutement de notre assistante administrative, repérée parmi les bénéficiaires de l'expérimentation.

Enfin, même si dans le cadre de sa gestion départementale du Fonds Régional d'Aide à la Mobilité l'association était amenée à financer partiellement la formation pratique de certains jeunes issus d'autres Territoires, son périmètre d'action restait circonscrit au bassin mulhousien. Le projet aura incontestablement permis un positionnement territorial plus conséquent de notre association et contribué au resserrement de ses liens avec ses partenaires.

Conclusion :

L'expérimentation initiée par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse et portée par notre association avait pour objectif de développer l'accès au permis de conduire pour 200 jeunes haut-rhinois issus des familles modestes. Avec 124 jeunes qui ont décroché le permis et 39 bénéficiaires en passe d'obtenir le fameux sésame, l'association peut se montrer globalement satisfaite des résultats obtenus. Gageons que pour ces jeunes, le permis de conduire constituera un tremplin décisif vers l'insertion professionnelle.

Il nous paraît important de rappeler que les jeunes n'ont pas été les seuls bénéficiaires de ce dispositif. En effet, il a permis à notre structure d'optimiser ses pratiques, de renforcer ses liens avec les partenaires et d'étendre son rayonnement géographique à tout le département. Forte de cette expérience et des enseignements retirés, notre association est prête à contribuer au développement de ce type d'action à l'échelle supérieure.

ANNEXE 1



**OPÉRATION « 10.000 PERMIS POUR RÉUSSIR »
BON DE COMMANDE FORMATION AU PERMIS B**

Mulhouse, le :

Bénéficiaire :

Auto-école:

Adresse de facturation **(1)** : Association « Mobilité Pour l'Emploi » - 2, rue des Flandres 68100 Mulhouse

(1) La facture doit comporter la mention « Concerne la formation B de »

Prestations prises en charge par Mobilité Pour l'Emploi

Prestation	Prix unitaire ttc	Quantité	Prix total ttc	Participation du bénéficiaire	Participation de l'association	Facturation	Règlement
Frais d'inscription	45,00 €	1	45,00 €	0,00 €	45,00 €	à l'inscription	à réception de facture
Kit pédagogique +carte puce code	43,00 €	1	43,00 €	0,00 €	43,00 €	à l'inscription	à réception de facture
Forfait Code	200,00 €	1	200,00	75,00	125,00 €	à l'inscription	à réception de facture
Présentation à l'ETG	75,00 €	1	75,00 €	0,00 €	75,00 €	au passage de l'examen théorique	à réception de facture
Leçons de conduite	39,00	35*	1.365,00 €	175,00 €, soit 5€ / leçon	1.190,00 €	facture mensuelle	à réception de facture
Présentation pratique	95,00 €	1	95,00 €	95,00 €	0,00 €	au passage de l'examen pratique	à réception de facture

*** Le volume maximum pouvant être pris en charge par l'association est de 35 leçons. Au-delà de la 35^{ème} heure, l'élève règle l'auto-école sur ses fonds propres.**

Association Mobilité Pour l'Emploi 2, rue des Flandres 68100 Mulhouse
Tel. 03 89 31 42 83 – Fax 03 89 44 79 23 – e-mail : mobilite.emploi@wanadoo.fr
Association inscrite au Tribunal d'Instance de Mulhouse Registre des associations le 27 août 2004 Volume LXXXI (81) Folio 95
N° Siret 47861776400012 Code APE : 8553Z



CONTRAT D'ADHESION AU DISPOSITIF « Un Permis pour l'Emploi »

Je soussigné(e),souhaite bénéficier de l'expérimentation sociale « 10.000 permis pour réussir » pour l'accompagnement au permis de conduire et favoriser, ainsi, ma mobilité professionnelle.

Je souhaite bénéficier de cette mesure pour :

- La conduite uniquement car mon Code est déjà payé
- Le permis de conduire complet (Code + conduite)

Dans ce cadre, j'ai bien pris connaissance que cette action était cofinancée par moi-même, la Région Alsace au titre du Fonds Régional à la Mobilité, le Conseil Général au titre du Fonds d'Aide aux Jeunes, la Mission locale Thur Doller ainsi que par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse dans le cadre de ses expérimentations sociales en faveur de la jeunesse. A ce titre, j'ai bien noté que le coût global du permis pouvait s'élever à 1 750 € (code + 35 heures de conduite).

Au vu de ma situation, seront à ma charge :

- 75 € pour la participation au financement des frais d'inscription + forfait Code**
- 5 € par leçon de conduite effectuée, dans la limite de 35 heures de conduite. J'ai été informé(e) qu'en cas de nécessité de poursuivre ma formation au-delà des 35 heures de conduite prévues, il m'appartiendra de financer intégralement les leçons prises et ce, au tarif normal pratiqué par mon auto-école.**

J'ai conscience que ma participation à l'expérimentation n'est possible que si je peux m'engager à verser la part à ma charge pour le code de la route lors du démarrage de la formation au code de la route.

J'ai conscience que ma participation à l'expérimentation nécessite un investissement personnel de ma part concernant l'apprentissage de la conduite automobile et de la sécurité routière. Je m'engage dans ce cadre à fréquenter assidument l'auto-école de référence qui me sera proposée pour la formation au permis de conduire.

J'ai été informé(e) que l'action prend fin le 30 juin 2011. Compte tenu de cette date limite, je m'engage à obtenir mon Code avant le 31 décembre 2010 et à achever ma formation pratique avant le 30 juin 2011. Si ces objectifs ne sont pas réalisés, je pourrai me voir exclu(e) de la mesure sans pouvoir prétendre à aucune autre aide au permis de conduire ultérieure, ni au remboursement des sommes versées.

Je m'engage à honorer tous les rendez-vous fixés par l'association Mobilité Pour l'Emploi et / ou l'auto-école en charge de ma formation. De la même manière, à informer mon conseiller emploi référent de toute modification de ma situation au cours de ce programme.

Le bénéficiaire : Fait à _____ le ____ / ____ / ____

Association « Mobilité Pour l'Emploi » : Attestation reçue le ____ / ____ / ____

Nom / Prénom / Signature précédée de la mention « Lu et approuvé »

Référent : Nom-prénom : _____ Tél : _____

Nom de la Structure : _____ e-mail : _____

IDENTITE DU CANDIDAT

Nom : Prénom : Date de naissance :

Adresse :
.....

Code postal : Ville :

Téléphone fixe : Portable :

SITUATION PROFESSIONNELLE DU CANDIDAT

Emploi → Horaires de travail : de - (matin) et de - (soir)

Si emploi, précisez l'activité :

Formation → si en cours, précisez les horaires de formation : de - (matin) et de - (soir)

→ si entrée en formation prévue, précisez la date :

Demandeur d'emploi N° DE : date d'inscription : Montant ARE :

CONDITIONS ADMINISTRATIVES

Journée d'appel à la défense effectuée (**obligatoire avant intégration dans le dispositif**) oui non

Le candidat est-il déjà inscrit dans une auto-école oui non

Le candidat a-t-il déjà obtenu son Code oui non

Le candidat a-t-il déjà démarré la formation pratique oui non
si oui, combien de leçons totalise-t-il ?

DESCRIPTION DU PROJET PROFESSIONNEL ET LIEN AVEC LE PERMIS DE CONDUIRE

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

AVIS DE LA COMMISSION : Date :

Accord

Refus

Motif du refus :

.....

Signature du référent :

Signature du bénéficiaire

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>

