

Thématique : Permis de conduire

Intitulé du projet : Mobilité pour l'insertion  
et l'emploi

APPC-101

Note de restitution finale remise par Solidarité et Jalons  
pour le Travail 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 (Octobre 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](http://www.experimentationsociale.fr) le rapport d'évaluation finale remis au FEJ par l'évaluateur.



## FICHE SYNTHETIQUE SUR LE PROJET –

<b>Numéro du projet APPC-101</b>
<b>LE DISPOSITIF EXPERIMENTE</b>
<b>Titre : MOBILITE POUR L'INSERTION ET L'EMPLOI</b>
<b>Objectifs initiaux :</b> L'action Mobilité pour l'Insertion et l'Emploi doit permettre à des jeunes de l'Oise d'obtenir leur permis de conduire pour lever les obstacles à la mobilité, combattre une conduite sans permis, développer la motivation du public et (ré) activer des capacités d'apprentissage.
<b>Public(s) cible(s) :</b> Les jeunes de 16 – 25 ans des territoires de l'Oise, engagés dans une démarche d'insertion professionnelle, malgré les différentes difficultés de toutes natures qu'ils rencontrent, et pour qui l'obtention du permis de conduire est un levier pour l'emploi.
<b>Descriptif synthétique du dispositif expérimenté</b> Sensibilisation à la sécurité routière et apprentissage du code de la route en 180 heures maxi , ainsi que la conduite en 40 heures de moyenne, associé à l'appui dans la mise en œuvre du projet professionnel.
<b>Territoire(s) d'expérimentation :</b> Le territoire concerne la région Picardie, précisément le département de l'Oise, sur les agglomérations de Compiègne, Creil, Senlis, Crépy en Vallois et Noyon.
<b>Valeur ajoutée du dispositif expérimenté :</b> La valeur ajoutée par rapport au droit commun réside dans l'action partenariale, et notre capacité à prendre en charge des publics spécifiques, en grandes difficultés d'insertion. De plus, cette dimension sociale repose sur un contenu pédagogique basé sur une action citoyenne, de mobilisation, de redynamisation et de resocialisation
<b>Partenaires techniques opérationnels:</b> Les partenaires impliqués sont les prescripteurs (la Mission locale de Creil, l'EPIDE de Compiègne, le Mission locale de Noyon, la Mairie de Noyon, la MIEF de Senlis/Crépy en Vallois, ainsi que la préfecture de Beauvais
<b>Partenaires financiers :</b> Les partenaires financiers sont : le groupe NORAUTO, la Mission locale de Creil, La Mairie de Noyon, l'EPIDE et la MIEF de Senlis/Crépy en Vallois
<b>Durée de l'expérimentation :</b> <b>Durée initiale:</b> du 01 Janvier 2010 au 31 Décembre 2011 soit 12 mois <b>Durée effective :</b> 01 Juin 2010 au 31 juillet 2011 soit 13 mois
<b>LE PORTEUR DU PROJET</b>
<b>Nom de la structure : Solidarité er Jalons pour le Travail</b> <b>Type de structure :</b> Association loi 1901
<b>L'ÉVALUATION DU PROJET</b>
<b>Nom de la structure : Solidarité er Jalons pour le Travail</b> <b>Type de structure :</b> Association loi 1901

## **Introduction :**

Un des composants régissant la loi du 1<sup>er</sup> Décembre 2008 généralisant le RSA, a impliqué la création d'un « fonds d'expérimentations pour la jeunesse ». Ce fond doit permettre d'impulser et de soutenir des initiatives sur différents territoires via principalement des appels à projet. Parti du constat où le permis de conduire est vecteur d'un fort potentiel d'insertion, il est apparu le paradoxe que celui-ci reste inaccessible pour les jeunes issus de familles modestes. C'est dans ce contexte que l'appel à projet 10 000 permis pour réussir a été lancé avec le soutien du groupe TOTAL, contributeur d'expérimentations du Fonds d'expérimentation pour la jeunesse. Il consiste à apporter une aide financière via des projets pour aider les jeunes en difficultés à lever un des principaux obstacles à l'insertion professionnelle, la mobilité.

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

#### 23-□ Objectifs initiaux du projet

La Picardie à l'image d'une région très éclatée, se caractérise avec son environnement socio économique, comme une région à multiples visages et qui sont pour elle, tout autant sources de faiblesses que de potentiels en matière d'emploi. Ainsi, sur différents territoires de l'Oise, on constate une réelle dynamique de l'emploi ainsi que des transformations économiques favorables à l'embauche des jeunes, mais ceux-ci se heurtent sans conteste à des difficultés de mobilité, autant professionnelle que géographique.

Aussi, les acteurs de l'insertion des territoires de l'Oise, voient leurs efforts en même temps que ceux des jeunes issus de certaines catégories sociales se réduire à néant quand le principal obstacle se résume à la détention du permis de conduire pour avoir la garantie de l'emploi, ou du moins satisfaire aux exigences des entreprises.

Or, même s'il est de moeurs pour tous de disposer du précieux sésame, de trop nombreuses familles ou jeunes ménages, ne peuvent s'offrir le « luxe » de financer eux même leur permis de conduire. Ainsi l'appel à projet « 10 000 permis pour réussir » lancé par le « Fonds d'Expérimentations pour la Jeunesse » a séduit les acteurs de l'insertion qui y ont vu l'opportunité d'apporter une véritablement plus value à leur champ d'accompagnement, en aidant les jeunes les plus défavorisés au financement de leur permis de conduire, mais aussi et surtout, utiliser le permis comme moyen de mobilisation et d'insertion.

Dans ce contexte, l'éducation à la sécurité routière et l'apprentissage de la conduite deviennent comme de véritables outils d'insertion pour les publics en difficultés et particulièrement pour les jeunes. La préparation au permis donne du sens aux apprentissages de base qui y sont liés mais également contribue à redonner confiance à un public fréquemment en échec. Synonyme d'une reconnaissance sociale, le permis de conduire est un moyen de rompre avec la spirale de l'échec. Il devient également un support pour l'apprentissage de la vie sociale et de la citoyenneté au travers notamment des règles de civisme, des normes, et de la sécurité...

Le permis de conduire constitue alors une véritable opportunité pour le (ré)apprentissage des connaissances de base d'une part, et d'autre part pour l'élaboration d'un projet professionnel. Cet apprentissage est d'autant facile que la pédagogie est active et participative. La qualité de la relation instaurée avec les intervenants formateurs et moniteurs auto école est le garant du suivi et de la réussite de la formation.

En effet, n'oublions pas ici, que la préparation du permis s'adresse à des publics divers mais avec comme caractéristiques communes, la précarité sociale, l'échec dans leur parcours, ainsi qu'une certaine méfiance à l'égard des formations en général.

Dés lors, les moniteurs des auto-écoles d'insertion doivent nécessairement faire preuve de réelles qualités relationnelles. Il ne s'agit pas seulement de dispenser un cours de code ou de conduite mais il faut savoir être à l'écoute des difficultés des participants, instaurer un climat de confiance et être capable dans prendre la personne dans sa globalité pour ainsi individualiser chaque parcours. D'ailleurs, totalement intégrés à l'équipe pédagogique, les moniteurs participent à l'ensemble du dispositif de formation (procédure de sélection, réunions d'équipe, bilans...). Ils sont à même de dispenser des apprentissages selon ces 4 axes ; l'action citoyenne, l'action de mobilisation, l'action de dynamisation intellectuelle et l'action de resocialisation.

Ainsi, si l'objectif général du projet est de permettre d'optimiser l'insertion professionnelle des jeunes en : répondant à la demande de plus en plus croissante du permis de conduire dans les offres d'emploi et en permettant d'accéder à des emplois en horaires décalés et/ou de se rendre sur des lieux mal desservis par les transports, les objectifs spécifiques peuvent se décliner ainsi :

- 1- Lever les obstacles à la mobilité qui est un frein à l'embauche
- 2- Combattre une conduite sans permis qui tend de plus en plus à se développer
- 3- Développer la motivation du public à s'inscrire dans une dynamique d'insertion
- 4- (Ré) activer des capacités d'apprentissage

Au travers de cette expérimentation, c'est donc près de 104 Jeunes de différents secteurs de l'Oise qui ont été bénéficiaires de ce dispositif, qui leur donnait la chance d'obtenir leur permis sur la base d'un apprentissage d'une durée variable de 3 à 6 mois, équivalent à 180 heures de code et 40 heures de conduite, avec 2 droits de passage aux examens pour chacun des épreuves (théoriques et pratiques). Notre expérience montre que cette durée et volumétrie d'heures, sont suffisantes pour obtenir, avec des publics en difficultés, des résultats très proches de la moyenne nationale par rapport à une auto école classique.

C'est au travers de toutes ces pratiques que se fonde la différence entre une auto-école sociale et celle de droit commun, et c'est pour ces différentes raisons que notre organisme a choisi de créer depuis 1998 des auto-écoles d'insertion. D'ailleurs, les résultats obtenus en terme d'insertion professionnelle à moyen terme nous conforte dans notre choix.

### 23-□ Le territoire d'expérimentation

Le territoire de l'expérimentation dans l'Oise a été tout d'abord choisi en fonction de nos lieux d'implantation ainsi que par le partenariat déjà instauré avec de nombreux acteurs de l'insertion et notamment sur d'autres actions auto-écoles menées par le passé. Ainsi nous avons couvert les sites et agglomérations de Compiègne, de Creil, et de Noyon. Nous avons par ailleurs été amené à créer un partenariat qui nous a conduit à intervenir sur deux autres sites à savoir Crépy en Vallois et Senlis. Cependant tous ces lieux, comme certainement d'autres lieux dans l'Oise, répondaient à une problématique importante que rencontrait la population locale quant à la mobilité vers d'autres bassins d'emploi pour faciliter l'insertion professionnelle. Ainsi le facteur facilitateur pour la mise en place du projet était de s'axer sur des lieux et partenariats existants, notamment pour des questions d'agrément préfectoral pour le permis de conduire.

## 23-□ Public visé par l'expérimentation

Les candidats sont essentiellement des jeunes, souvent issus de familles modestes, âgés entre 18 et 25 ans, qui rencontrent parfois des difficultés d'ordre personnel, financières ou sociales qui peuvent se traduire par des parcours plus long pour certains.

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

Les jeunes sont ainsi repérés par les Missions Locales, Maison de l'Emploi et de la Formation, auprès des maisons de quartier et centres socio-culturels, et directement au sein de son établissement s'agissant de l'EIPDE. Ces opérateurs sélectionnent de façon la plus pertinente possible (en tenant compte du projet professionnel, des freins identifiés, des motivations...) dans leurs portefeuilles de suivi, les jeunes qui pourraient bénéficier du dispositif.

A partir de là, l'opérateur adresse alors à l'auto-école sociale une fiche de prescription accompagnée du « QUESTIONNAIRE DE RECRUTEMENT DE L'EXPERIMENTATION 10 000 PERMIS POUR REUSSIR ». A l'issue du questionnaire, les jeunes sont convoqués pour participer à des tests de pré-sélection mis en place par l'auto-école. Ces tests se déroulent en 3 étapes comprenant, un test écrit de 25 minutes (questions de français, math, logique et code de la route), suivi d'un entretien individuel de motivation de 20 minutes, pour finir avec une évaluation de conduite. L'analyse des résultats de ces tests, nous permet ensuite de retenir les candidats potentiels pour intégrer l'action. La liste des candidats éligibles est alors saisie sur une base intranet du Ministère JSA qui a pour fonction de retenir 4 candidats sur 5 sur la base d'un tirage au sort. C'est suite à ce tirage au sort que la liste définitive des jeunes entrant ou non sur le dispositif est communiquée aux différents opérateurs.

### 2. Bénéficiaires directs :

#### 2.1. Statistiques descriptives

Rappelons que dans le cadre de cette convention, 125 jeunes étaient potentiellement concernés par cette action. Or, comme le dénombre le tableau ci-dessous, seulement 104 ont pu bénéficier de la formation en raison d'un désistement d'un des co-financeur sur Méru où un volume de 20 permis était initialement prévu sur cette commune. De plus, le recrutement sur le site de Senlis n'a pas permis de remplir la session avec 14 jeunes sur les 15 prévus. En effet, les prescripteurs ont eu sur ce site, beaucoup plus de mal que sur les autres lieux à trouver des candidats éligibles au dispositif si bien que sur 24 personnes convoquées aux tests de sélection, seules 18 étaient présentes dont 4 qui non pas été retenues en raison de leur niveau linguistique très faible et de l'évaluation de conduite trop élevé (60 heures en moyenne). Pour ces personnes, nous avons fait des préconisations de réorientation.

## Répartition des bénéficiaires de l'expérimentation APPC

	Prévision sur la durée de l'expérimentation	2009	2010	2011	TOTAL	Commentaires
Estimation du nombre de jeunes potentiellement éligibles sur le dispositif	125	0	125	0	125	Ce nombre représente de bénéficiaires potentiels tel que prévu par la présente convention
Nombre de jeunes inscrits sur l'extranet		0	119	0	119	Une candidature non retenue pour tous les 4 tirés au sort
Nombre de jeunes bénéficiaires		0	104	0	104	Ce nombre tient compte des 20 permis annulés sur Méru, ainsi la dernière place non pourvue sur Senlis
Nombre de jeunes inscrits au code		0	104	0	104	Tous les candidats intégrés dans l'action ont été jusqu'au code et ont bénéficiés pour les plus motivés en cas d'échec jusqu'à 3 passages
Nombre de jeunes ayant réussi l'examen du code		0	49	23	72	Soit 70% de réussite au code pour l'ensemble des participants
Nombre de jeunes inscrits à l'examen de conduite		0	49	23	72	
Nombre de jeunes ayant obtenu le permis de conduire		0	34	15	49	Soit 70% de réussite au permis après l'obtention du code et 48% de réussite pour l'ensemble des participants
Nombre de jeunes qui ont abandonné		0	16	3	19	Les abandons découlent des jeunes sortis du dispositif EPIDE à la fin de leur contrat
Nombre de jeunes exclus du dispositif		0	14	0	14	Les jeunes exclus du dispositif sont ceux qui ont eu 2 échecs à l'examen pratique

Impulsé par l'action « 10 000 permis pour réussir », nous avons mis en place un outil de gestion, de suivi et de reporting de l'activité auto-école afin de d'assurer un suivi quantitatif et qualitatif optimal. Sur la base de différents tableaux de suivi renseignés par l'équipe administrative et de coordination ainsi que le lancement du logiciel RAPIDO (outils de planification pour les moniteurs), nous assurons une fiabilité des informations relatives au publics et sur l'état d'avancement de leur parcours. Le tableau ci-dessous reprend quelques uns des éléments quantitatifs essentiels sur la durée de la présente convention.

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

	TOTAL		2009		2010		2011	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
<b>Bénéficiaires directs effectivement touchés par l'action</b>	<b>104</b>							
<b>Âges</b>								
16-18 ans	6	6%	0	0%	6	100%	0	0%
19-20 ans	35	34%	0	0%	35	100%	0	0%
21-22 ans	29	28%	0	0%	29	100%	0	0%
23-25 ans	20	19%	0	0%	20	100%	0	0%
<b>Situation</b>								
Apprentissage	7	7%	0	0%	7	100%	0	0%
Demandeurs d'emploi	44	42%	0	0%	44	100%	0	0%
Activité professionnelle	8	8%	0	0%	3	38%	5	63%
Stagiaire de l'Ecole de la Deuxième Chance EPIDE	45	43%	0	0%	45	100%	0	0%
<b>Niveau d'études</b>								
Niveau V	38	37%	0	0%	38	100%	0	0%
Niveau IV	5	5%	0	0%	5	100%	0	0%
Niveau III	2	2%	0	0%	2	100%	0	0%
Niveau III	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Niveau I	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Inférieur à niveau V	59	57%	0	0%	59	100%	0	0%
<b>Origine géographique</b>								
Ville – zone politique de la ville	75	72%	0	0%	75	100%	0	0%
Ville – hors zone politique de la ville	29	28%	0	0%	29	100%	0	0%
Zone rurale	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
<b>Genre</b>								
Fille	57	55%	0	0%	57	100%	0	0%
Garçon	47	45%	0	0%	47	100%	0	0%



On enregistre très peu d'abandon proprement dit sur l'ensemble du dispositif. En effet, les abandons constatés ne sont pas liés à un décrochage ou au manque de motivation des candidats, ce qui nous conforte d'ailleurs dans notre mode de repérage et de sélection. Toutefois comme nous le voyons dans le tableau ci-dessous, ils sont bien nombreux à ne pas arriver jusqu'au bout du parcours. Pour ces raisons ils apparaissent ici en abandon ou ayant été exclu du dispositif, car ils ont échoué aux 2 passages à l'ETG et/ou à la conduite. Mais il apparaît évident que les plus touchés sont les 19-20 ans et surtout les publics très bas niveau de formation. Les niveaux inférieurs au CAP/BEP représentent 88% des abandons et parmi eux 66% sont des jeunes de l'EPIDE. De plus on distingue nettement une large dominance pour les publics issus de Zone Urbaines Sensibles qui représente 85% des sortis du dispositif.

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

	TOTAL		2009		2010		2011	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
<b>Bénéficiaires directs effectivement touchés par l'action</b>	<b>104</b>							
<b>Âges</b>								
16-18 ans	2	2%	0	0%	2	100%	0	0%
19-20 ans	20	19%	0	0%	18	90%	2	10%
21-22 ans	5	5%	0	0%	5	100%	0	0%
23-25 ans	6	6%	0	0%	5	83%	1	17%
<b>Situation</b>								
Apprentissage	0	0%	0	0%	0	0%		0%
Demandeurs d'emploi	11	11%	0	0%	3	27%	8	73%
Activité professionnelle	2	2%	0	0%	2	100%	0	0%
Autre (préciser) jeunes de l'EPIDE	20	19%	0	0%	12	60%	8	40%
<b>Niveau d'études</b>								
Niveau V	4	4%	0	0%	1	25%	3	75%
Niveau IV	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Niveau III	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Niveau III	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Niveau I	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Inférieur à Niveau V	29	28%	0	0%	14	48%	15	52%
<b>Origine géographique</b>								
Ville - zone politique de la ville	28	27%		0%	25	89%	3	11%
Ville - hors zone politique de la ville	5	5%		0%	3	60%	2	40%
<b>Genre</b>								
Fille	15	14%	0	0%	15	100%	0	0%
Garçon	18	17%	0	0%	18	100%	0	0%

## 2.2. Analyse qualitative

Nous menons historiquement des actions de formation au permis de conduire dans l'Oise depuis plusieurs années consécutives. L'analyse portée sur chaque action concernant le public accueilli démontre que celui reste assez homogène. En effet, les caractéristiques les plus marquantes sont les plus souvent liées à leurs niveaux de formation initiale très bas (majoritairement des niveaux inférieurs au CAP/BEP), à leurs situations personnelles et/ou familiales difficiles, mais surtout au fait qu'ils tous engagés et accompagnés dans une démarche de projet d'insertion sociale et professionnelle.

Néanmoins, il est forcé de constater que ces caractéristiques communes sont à des degrés différents selon le site d'intervention. En effet, les publics issus de quartiers prioritaires sont manifestement plus confrontés à ces difficultés. Ainsi on relève par exemple sur les sites de Senlis et Crépy en Vallois que le niveau de formation générale est supérieur à celui de Creil et de Compiègne. Il faut néanmoins préciser que notre intervention sur Compiègne ne concerne pas exclusivement les Compiègnais car ici, le partenariat a été monté avec l'EPIDE, dit autrement l'école de la chance. C'est une école ayant exclusivement pour vocation d'accueillir pour une durée limitée, des jeunes sans qualification, en très grandes difficultés d'insertion et qui sont issus de différentes zones géographiques de la Picardie. Ils sont sans conteste le public le plus en difficulté.

D'ailleurs, nous constatons sur les sites où le niveau de formation générale est supérieur (par exemple Senlis) que le taux de réussite à l'examen théorique est optimal (100% de réussite au code), alors que là où le niveau est très bas, le taux de réussite peut s'avérer être très faible (moins de 50% pour l'EPIDE). Cependant, on constate après l'obtention du code, que pour l'apprentissage de la pratique que cette inégalité est beaucoup moins marquée voir même inversée. En effet, les très bas niveaux de formation générale sont autant susceptibles d'obtenir leur permis de conduire que les autres stagiaires qui ont plus été aisés sur l'apprentissage théorique.

Face à ce paradoxe, le repérage du public prend alors tout son sens, en essayant de trouver le juste milieu entre le niveau de formation générale nécessaire à la réussite et le potentiel individuel du candidat. En effet, il s'agit de bien cibler les personnes qui sont d'une part éligibles au dispositif, mais aussi le plus susceptibles d'aller jusqu'au bout de leur parcours et de le réussir. Pour ce faire nous avons menés plusieurs rencontres et réunions avec les prescripteurs afin de les outillés au mieux pour leur diagnostic en amont de la prescription. Ces sont ensuite les prescripteurs qui identifient dans leurs « fichiers » le public potentiel, qui est généralement des usagers habituels de la structure d'accompagnement (Missions Locales, Maison de l'Emploi, EPIDE).

Ainsi, on ne peut pas dire ici que l'expérimentation nous a permis de mieux connaître le « public jeune » en lui-même, mais elle nous a surtout permis de nous recentrer sur plusieurs « groupes de jeunes », en tenant compte de chacune des spécificités pouvant être liées à la zone géographique du territoire d'intervention et du contexte dans lequel le projet s'inscrit.

## II. Déroulement de l'expérimentation

### A. Actions mises en œuvre

Le programme d'action a été co-construit avec la participation des opérationnels de terrain (les moniteurs) et les responsables pédagogiques (formateurs et coordinateurs) afin de nourrir la réflexion et d'échanger les bonnes pratiques vis-à-vis du public identifié. Il s'en dégage alors que la ligne directrice de nos interventions doit être le projet du bénéficiaire tout en tenant compte de ses caractéristiques individuelles. Il s'agit sur cette action de prendre tous les bénéfices de la dynamique de groupe tout en personnalisant et individualisant chaque parcours. De plus, nous nous appuyons sur des indicateurs objectifs (moyenne nationale, supports pédagogiques...) qu'on a adapté aux caractéristiques du public attendu. C'est aussi par connaissance de notre public qu'on a intégré un volet à la sensibilisation à la sécurité routière.

En effet, la sécurité routière est un des enjeux phares de notre pays, et particulièrement chez les jeunes de moins de 30 ans. De plus notre expérience de l'auto-école avec ce public nous a permis de détecter toutes sortes de comportements déviants (prise de stupéfiants, conduite sans permis, comportement irresponsable...). Aussi, nous ne pouvons nous permettre aujourd'hui, et qui plus est avec des publics en insertion de ne pas intégrer dans nos actions un volet dédié à tous ces comportements à risque. C'est lors des apprentissages théoriques où toutes les thématiques liées à la sécurité routière sont abordées. Nous faisons intervenir ponctuellement des bénévoles de la sécurité routière sur des ateliers thématiques.

Parmi les actions préparatoires le seul frein a été l'obtention de l'agrément sur les sites de Senlis et Crépy en Vallois. Nos différentes interventions auprès de la préfecture de Beauvais ont été fructueuses et on nous a permis d'avoir un avis favorable pour dispenser nos formations sur ces lieux. Cependant cette démarche a été très longue, si bien que nous avons dû démarrer l'action sur ces sites très tardivement. En effet, nous avons démarré et pu intégrer les jeunes au 15 Décembre 2010, ce qui a impliqué de demander un avenant de prolongation de la convention jusqu'au 31 Juillet 2011.

Les ressources humaines et matérielles sont multiples et hétérogènes à chaque phase de mise en œuvre du dispositif. Le montage du projet a été essentiellement assuré par la Directrice de Développement, alors que la mise œuvre et la coordination a été assurée par le responsable d'établissements en Picardie avec le concours de la Responsable des auto-écoles SJT, et l'aspect purement opérationnel, à la charge des moniteurs pour représenter sur toute la durée de l'action 4 ETP. Parmi 4 ETP, 3 moniteurs auto-école ont mobilisés et donc 3 voitures auto-école, ainsi que les supports pédagogiques (DVD...) sur tous les lieux d'intervention.

### B. Partenariats

#### 1. Partenaires opérationnels

En matière de mise en œuvre d'actions de formation au permis, SJT était déjà doté d'un partenariat solide avec certains acteurs de l'insertion dans l'Oise comme notamment avec la Mairie de Noyon, et la Mission Locale de Creil. Cependant nous avons dû développer ce partenariat afin d'élargir notre territoire d'intervention. Notre notoriété alors acquise dans l'Oise dans la mise en œuvre de ce type de dispositif a été un élément facilitateur pour rencontrer des acteurs cibles et co-financeurs potentiels. Ici, c'est notre Directrice de Développement qui a eu la charge en 1998 de créer notre première auto école sociale à Sarcelles (95) qui s'est attelée à renforcer et développer ce partenariat dans l'Oise. Nous sommes partis d'analyses statistiques et conjoncturelles de l'emploi des jeunes dans l'Oise pour cibler des territoires et les partenaires potentiels. Appuyée par

la Responsable des auto-écoles à SJT, la coordination entre les différents acteurs s'est articulée au travers de réunions de travail régulières, par des comités de suivis et d'évaluation, ainsi que des comités de pilotage.

Nom de la structure partenaire	Rôle dans l'expérimentation
Mission Locale de Creil	- Identification et repérage du public pour lequel l'absence de permis de conduire est un obstacle à leur insertion professionnelle.
EPIDE	- Positionnement du public susceptible de s'inscrire sur le dispositif
Mairie de Noyon/Mission Locale de Noyon	- Mise en place des comités de suivi et comité de pilotage, notamment pour recadrer le cas échéant les situations d'absentéisme et/ou de décrochage du dispositif
MIEF de Senlis et Crépy en Vallois	- Suivi individuel des jeunes pendant l'action afin de travailler les perspectives d'insertion et continuer l'accompagnement social et professionnel engagé.
	- Co financements du projet

## 2. Partenaires financiers

Les co-financeurs du projet sont :

- L'EPIDE pour 45 permis
- La Mission locale de Creil pour 20 permis
- La MIEF de Senlis/Crépy en Vallois pour 29 permis
- La Mairie de Noyon pour 10 permis

Le financement du FEJ dans a été un véritable levier pour obtenir des financements complémentaires. En effet, nombreuses sont les structures d'insertion en Picardie désireuses de développer des activités de formation mobilité et permis de conduire, qui sont garantes ou au moins facilitatrices d'insertion durable. Or, il s'avère que les financements sont difficiles à mobiliser, surtout su un volume aussi important. En tout état de cause, ce projet aura eu pour effet de booster la volonté des financeurs locaux et départementaux car tous les partenaires affichent la volonté de reconduire ces dispositifs et certains tentent même de mobiliser d'autres sources de financements (Départements, FSE, FAJ, CIVIS, APRE...) afin d'apporter une continuité sur 2012.

Financements	Part de ces financements dans le budget total de l'expérimentation (hors évaluation) en %
Fonds d'expérimentations pour la jeunesse	<b>53%</b>
Cofinancements extérieurs à la structure	<b>40%</b>
Autofinancement (participations jeunes)	<b>7%</b>

### C. Pilotage de l'expérimentation

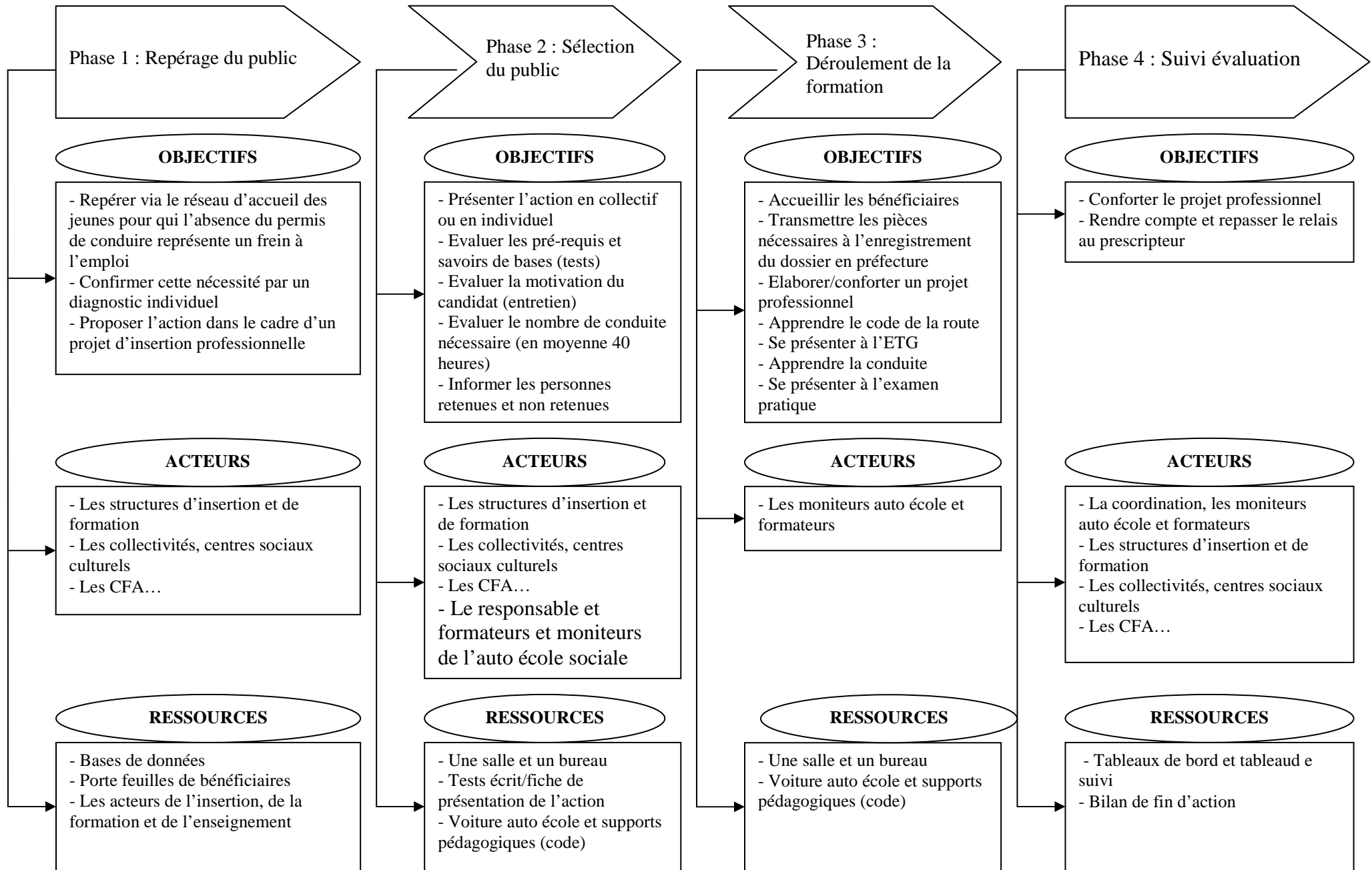
Nous avons choisi dans l'Oise de piloter le dispositif expérimental avec la participation active des co-financeurs et prescripteurs. De nombreuses réunions de travail ont été nécessaires en amont du démarrage de l'action. Elles ont servies entre autre à définir ensemble les modalités précises d'intervention et de coordination (modalités de repérage, sélection, démarrage, suivi, coordination...).

Ainsi nous nous réunissions avant et pendant l'action en moyenne tous les deux mois lors de comités de pilotage composés pour chaque financeurs des conseillers référents prescripteurs, des responsables de sites, des moniteurs au-écoles ainsi que de la coordination de SJT. Ces comités de pilotage ont servis pour faire état des parcours individuels et mais surtout pour apporter des actions correctives si nécessaires. Ici notre mode pilotage, de suivi et de reporting ont été les éléments clés qui ont mis en lumière une bonne gestion globale du dispositif. En effet, l'essor de notre activité auto école à SJT et notamment fortement insufflé grâce au FEJ, nous a incité à mettre en place un outil de pilotage et de gestion de l'activité auto-école qui a été généralisé en interne à SJT. Cet outil à permis un pilotage et un lissage des activités sur différents lieux d'intervention de manière à assurer un suivi quantitatif et qualitatif optimal. De plus, nous nous sommes doté d'un logiciel de gestion « RAPIDO » utile aux moniteurs pour organiser, planifier et suivre de la meilleure façon qui soit chaque parcours et ce sur différents lieux d'intervention. De plus nous nous sommes également doté d'un outil e-learning « PREPACODE » permettant aux stagiaires de se connecter avec des identifiants via un portail internet à toutes sortes de séries de code leur permettant de progresser plus rapidement. Les moniteurs auto-écoles peuvent ainsi suivre à distance les progrès de chaque participant.

### III. Enseignements généraux de l'expérimentation

#### A. Analyse du dispositif expérimenté (schéma ci après)

Parcours d'un jeune pour qui l'obtention du permis de conduire est une condition essentielle pour s'insérer professionnellement



## B. Enseignements et conditions de transférabilité du dispositif

### 1. Public visé

Nous n'avons pas eu de difficultés à atteindre le public visé car le projet répond à un vrai besoin. La difficulté vient plutôt des financements à mobiliser. En effet, nous aurions dû dispenser 125 permis sur cette convention, or seulement 104 ont été réalisés car un des co-financeurs, sur Méru n'a pas pu obtenir les fonds nécessaires. Peut-être aurions-nous pu mobiliser d'autres acteurs susceptibles d'apporter des fonds complémentaires sur ce territoire notamment en élargissant le dispositif à d'autres publics (RSA, Chômeur de longue durée...).

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

Le dispositif a été dans tout son ensemble bien mené. La principale difficulté a été liée à l'obtention de l'agrément préfectoral nécessaire pour accueillir le public dans de nouveaux sites. Or, nous avons pu dans le cadre de ce projet, avec le concours de la préfecture, lever quelques ambiguïtés sur la législation en vigueur en matière d'accueil de ces publics qui nous permet désormais de mettre en œuvre ce type d'action sur tous les sites envisageables. A plus grande échelle, la seule difficulté prépondérante serait de ne pas avoir en temps et en heure le nombre de places nécessaires aux épreuves théoriques et pratiques. En effet, les préfectures sont confrontées à une carence générale en matière d'inspecteurs. Cependant, notre action partenariale avec la préfecture, associée à notre statut d'auto-école sociale, nous facilite l'obtention de places supplémentaires et prioritaires.

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

Parmi les partenaires essentiels pour la mise en œuvre de ce type de projets, il faut incontestablement travailler avec les missions locales, interlocuteur privilégié auprès des publics jeunes, mais aussi les maisons de l'emploi ainsi que les autres institutions telles que Pôle Emploi ou encore les conseils généraux. Cependant, il nous semble pertinent d'élargir ces dispositifs vers le milieu de l'enseignement, de l'apprentissage et de la formation professionnelle. En effet, beaucoup de personnes sortent diplômées de filières professionnelles, souvent porteuses d'emploi, et où le permis de conduire reste un impératif (les métiers de la mécanique ou le bâtiment, les aides à la personne, les aides soignants...). L'insertion professionnelle n'en serait que plus rapide pour ces publics.

Quoi qu'il en soit, la mise en place d'un comité de pilotage en dehors d'un cadre expérimental est aussi pertinente que nécessaire car il permet à partir d'un dispositif général de se calquer et d'apporter des solutions aux spécificités locales.

### 4. Impacts sur la structure

Le principal impact consiste en la mise en place de nouveaux outils de gestion qui ont été généralisés sur toute la structure de SJT qui nous a permis de mieux piloter ces dispositifs assez complexes à mettre en œuvre. Autrement, ce dispositif aura aussi permis de développer notre partenariat avec d'autres acteurs de l'insertion qui envisagent de rechercher d'autres sources de financements afin d'assurer une continuité de ces dispositifs nécessaires sur un bon nombre de territoires.

Cependant, le boost apporté par ce dispositif a nécessité des recrutements et la formation des moniteurs à nos outils et nos pratiques professionnelles. Or, l'aspect expérimental, n'ayant pas forcément vocation à être pérenne, associé à l'incertitude de trouver d'autres financements pour la continuité de cette activité impacte fortement la gestion de nos ressources humaines.

**Conclusion :**

Malgré l'aspect expérimentale du projet, et le retard constaté dans sa mise en œuvre pour des contraintes administratives qu'on pu rencontrer, les résultats nous paraissent très concluants tant dans la mise en œuvre du dispositif que sur les résultats escomptés. Ce projet a répondu à un vrai besoin, en permettant par la même occasion de faire bénéficier à 104 jeunes d'un parcours de formation utile à leur insertion professionnelle. D'ailleurs, nombreux sont ceux qui ont échoué de peu aux examens à continuer leur parcours ou dans des auto-écoles classiques ou chez SJT via d'autres financements complémentaires (CIVIS, FAJ...). De véritable utilité sociale, cette expérimentation nous conforte l'idée d'une généralisation du dispositif et de l'étendre à d'autres publics cibles (adultes, femmes, demandeurs d'emploi, stagiaires de la formation professionnelle...).

**ANNEXES OBLIGATOIRES à joindre au fichier**

**Tableau 1 – Sur les objectifs quantitatif en termes de public bénéficiaire**

**Tableau 2- Sur la description des jeunes bénéficiaires**

**Tableau 3- Sur la description des jeunes ayant abandonné ou ayant été exclus**



## 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>

