

Thématique : Permis de conduire

80 permis pour réussir en Haute Provence

APPC-106

Note de restitution finale remise par  
« Actions pour la Mobilité vers l'Emploi »  
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 (mois année)



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

Le Fonds d'expérimentations pour la jeunesse est destiné à favoriser la réussite scolaire des élèves et améliorer l'insertion sociale et professionnelle des jeunes de moins de vingt-cinq ans. Il a pour ambition de tester de nouvelles politiques de jeunesse grâce à la méthodologie de l'expérimentation sociale. A cette fin, il impulse et soutient des initiatives innovantes, sur différents territoires et selon des modalités variables et rigoureusement évaluées. Les conclusions des évaluations externes guideront les réflexions nationales et locales sur de possibles généralisations ou extensions de dispositifs à d'autres territoires.

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

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

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

<http://www.experimentationsociale.fr>

Pour plus d'informations sur l'évaluation du projet, vous pouvez consulter sur le site [www.experimentationsociale.fr](http://www.experimentationsociale.fr) le rapport d'évaluation finale remis au FEJ par l'évaluateur.



## FICHE SYNTHETIQUE SUR LE PROJET –

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

<b>Numéro du projet APPC_106_Exp</b>	
<b>LE DISPOSITIF EXPERIMENTE</b>	
<b>Titre :</b>	<b>80 permis pour réussir en Haute Provence</b>
<b>Objectifs initiaux :</b>	Réduire les inégalités d'accès à la mobilité et donc à l'insertion professionnelle : Inégalités financières et géographiques dans un département extrêmement peu peuplé, rural et montagnoux, où transport public, quand il existe, ne permet pas la continuité de se service public à l'ensemble du territoire.
<b>Public(s) cible(s) :</b>	80 jeunes issus de milieux modestes, en priorité habitants dans les zones les plus excentrées du département qui seront repérés par la mission locale. 94 Jeunes ont bénéficié de l'action, tous n'ont pas été jusqu'au bout. Au final, 80 jeunes ont été enregistrés sur l'extranet de l'expérimentation.
<b>Descriptif synthétique du dispositif expérimenté</b>	Information des partenaires concernés – repérage du public par les partenaires prescripteurs – orientation du public vers notre auto-école associative – organisation des sites formation délocalisés – mobilisation des collectivités locales – constitution du comité de pilotage – démarrage des actions de formation – accompagnement du public en partenariat avec notre réseau de prescripteurs.
<b>Territoire(s) d'expérimentation :</b>	Tout le département des Alpes de Haute Provence et une zone limitrophe sur le 06 sur la base de la notion de bassin d'emploi. Cela inclut des zones urbaines, périurbaines, rurales agricoles et montagnardes. Toute la richesse et la complexité de notre département.
<b>Valeur ajoutée du dispositif expérimenté :</b>	A réduit les inégalités financières et géographiques dans l'accès au permis. A permis de pallier à l'inexistence d'aides financières suffisantes pour les jeunes dans le financement de leur permis. Compte tenu de l'augmentation de la pratique de la conduite sans permis, l'aide au financement a directement un impact sur la sécurité routière. Enfin, le permis de conduire est la 2 <sup>ème</sup> qualification demandée par un employeur, cette mesure a un effet immédiat sur l'employabilité des jeunes.
<b>Partenaires techniques opérationnels:</b>	Tous nos partenaires du secteur social et de l'insertion : DSD – Mission locale – EREF – Communes – foyers ruraux – secteur associatif local – services de la Préfecture.
<b>Partenaires financiers :</b>	Conseil Général et Conseil Régional
<b>Durée de l'expérimentation :</b>	<b>Durée initiale: 01/01/2010 – 31/12/2011</b> <b>Durée effective : 01/01/2010 – Jusqu'à ce que l'ensemble des prestations de conduite soit réalisé.</b>
<b>LE PORTEUR DU PROJET</b>	
<b>Nom de la structure :</b>	<b>Actions pour la Mobilité vers l'Emploi</b>
<b>Type de structure :</b>	Association
<b>L'ÉVALUATION DU PROJET</b>	
<b>Nom de la structure :</b>	????
<b>Type de structure :</b>	Préciser s'il s'agit d'une structure publique ou privée ????

## Introduction :

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

#### A. Objectifs initiaux du projet

Proposition : L'objectif de l'action était de permettre la réduction des inégalités d'accès à la mobilité pour 80 jeunes de 18 à 25 ans et par répercussion, aider l'accès à l'insertion professionnelle. Ces publics ont été orientés par la mission locale principalement, mais également par l'ensemble de nos partenaires prescripteurs.

Le dispositif vise les jeunes et en particulier ceux qui habitent les zones les plus excentrées du département.

Inégalités financières, inégalités géographiques dans un département extrêmement peu peuplé, montagneux où l'offre en transport public, quand elle existe, ne permettent pas la continuité du service sur l'ensemble du territoire.

La mobilité, dans ce département où l'activité professionnelle des jeunes est souvent saisonnière est une donnée importante et représente le premier frein à l'insertion sociale et professionnelle. Cette situation est également génératrice d'insécurité routière en incitant à la conduite sans permis pour nombre de jeunes questionnés.

L'expérimentation vise donc à faciliter l'obtention au permis de conduire pour des jeunes qui, de part leur lieu d'habitation, leur activité saisonnière, l'absence d'auto école sur de nombreux territoires sont face à de réelles difficultés de déplacements.

Les dispositifs de droit commun et l'offre de marché classique sont donc défailants et ne peuvent satisfaire cette demande particulière sur ce territoire spécifique.

Dans ces vallées du département, où il n'y a pas d'auto-école les démarches nécessaires pour s'engager dans la formation au permis de conduire sont complexes (distances, durée et coût du déplacement pour se rendre en formation dans les zones urbaines les plus proches, difficultés d'être régulier, périodes de travail saisonnier...).

Toutes ces contraintes représentent des obstacles qui empêchent souvent les jeunes de mener à terme leur projet de permis de conduire. De nombreux jeunes ont déjà été inscrits au permis de conduire auprès des auto-écoles mais ont abandonné rapidement cette formation compte tenu de toutes ces contraintes et ce, malgré les sommes investies et non récupérables. L'offre de transport en commun est insuffisante pour se rendre en formation ou répondre à des offres d'emploi, dès lors que le besoin de mobilité s'éloigne des grands axes ou sort des horaires et périodes scolaires sur lesquels sont calés bon nombre de transporteurs. Pour accéder à la formation et l'emploi, cela pousse de plus en plus les jeunes du département à la conduite de voiture sans être titulaire du permis.

Au-delà de l'accueil de jeunes domiciliés dans les zones excentrées du département qui ne peuvent accéder facilement aux auto-écoles situées en zones plus urbaines, nous avons également ouvert l'expérimentation à des jeunes habitants les zones limitrophes et rurales des départements voisins.

L'auto-école associative a pour caractéristique spécifique de proposer la formation en se déplaçant au plus fin des territoires enclavés et au plus prêt des publics visés, ce qui constitue une innovation sociale.

## B. Le territoire d'expérimentation

L'activité de l'auto école est basée au siège de l'association à Saint Auban, mais nous avons déjà développé notre action ponctuellement sur d'autres sites du département en direction des personnes présentant des difficultés d'apprentissage. L'expérimentation nous a permis d'aller plus loin encore géographiquement et de nous adresser à un public captif de ces territoires mais qui n'était pas concerné par notre activité de proximité dans le cadre de nos missions habituelles.

Nos implantations sur les différents sites se sont établies à partir des partenariats déjà existants avec la mission locale départementale et ses antennes ainsi qu'avec les acteurs opérationnels du territoire. Dans un second temps, la mise en place de la couverture territoriale pour l'expérimentation s'est appuyée sur un recensement des secteurs principaux de domiciliation des jeunes positionnés.

La sollicitation des collectivités locales intervient ensuite afin d'obtenir des lieux d'hébergements conformes à la législation et pouvant accueillir notre action.

L'hétérogénéité du département des Alpes de Haute Provence présente des zones rurales, montagnardes, des territoires périurbains et urbains. Cela nécessite d'adapter notre intervention en fonction des besoins et des modèles économiques et sociaux de chaque territoire. Nous avons pris en compte ces contextes particuliers dans nos réponses aux problématiques rencontrées par les jeunes.

## C. Public visé par l'expérimentation

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

Les jeunes candidats de 18 à moins de 25 ans dans le cadre de l'expérimentation Hirsch sont repérés et orientés par un réseau de prescripteurs : Mission Locale, EREF, Pôle Emploi, Foyers ruraux et, plus globalement, tous nos partenaires locaux intervenants auprès de ce public. Mais souvent, ils ont été orientés par les prescripteurs vers les conseillers de la mission locale pour établir le dossier de candidature.

Les jeunes étaient soit déjà accompagnés par ces structures, soit ont réagi par le bouche à oreille.

Nous avons organisé simultanément des réunions d'informations locales auprès de nos prescripteurs afin qu'ils puissent s'approprier le dispositif, les modalités de sa mise en œuvre et les critères sélectifs des jeunes concernés.

Etre engagé dans un parcours d'insertion dans le cadre d'un accompagnement socioprofessionnel et être en capacité de s'inscrire dans la durée de la formation au permis de conduire, font partis des critères de repérages et de positionnement des jeunes sur le dispositif.

Une fois l'information diffusée, la difficulté rencontrée porte sur le délai entre l'appropriation du dispositif par les partenaires et l'orientation des jeunes vers cette action.

2. Bénéficiaires directs :2.1. Statistiques descriptives

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

Numéro du projet	APPC_106_Exp				
	Bénéficiaires prévus pour toute la durée de l'expérimentation	Bénéficiaires entrés l'année 1	Bénéficiaires entrés l'année 2	Bénéficiaires entrés l'année 3	Bénéficiaires entrés pendant toute la durée de l'expérimentation
<b>Nombre de bénéficiaires directement touchés par l'action</b>					
Jeunes	80	41	53		94
Adultes					
<b>Nombre total de bénéficiaires</b>	80	41	53		94
<b>Nombre d'abandons ou exclusions</b>		9	21		30

	Bénéficiaires prévus pour toute la durée de l'expérimentation	Bénéficiaires entrés pendant toute la durée de l'expérimentation
<b>Nombre de bénéficiaires directement touchés par l'action à l'entrée du dispositif, par caractéristiques</b>		
<b>1. Jeunes</b>		
<b>Âge</b>		
Moins de 6 ans		
6-10 ans		
10-16 ans		
16-18 ans		
18-25 ans	80	94
<b>Situation</b>		
Elèves en pré-élémentaire		
Elèves en élémentaire		
Collégiens		
Lycéens en LEGT		
Lycéens en lycée professionnel		
Jeunes apprentis en CFA		2
Étudiants du supérieur		
Demandeurs d'emploi		73
Actifs occupés		18
Autres : (préciser) <i>contrat de professionnalisation</i>		1

## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

Autres : (préciser)		
<b>Niveau de formation</b>		
Infra V		62
Niveau V		20
Niveau IV		9
Niveau III		
Niveau III		
Niveau I		
<b>Sexe</b>		
Filles		44
Garçons		50
<b>2. Adultes</b>		
<b>Qualité</b>		
Parents		
Enseignants		
Conseillers d'orientation-psychologues		
Conseillers principaux d'éducation		
Conseillers d'insertion professionnelle		
Animateurs		
Éducateurs spécialisés		
	<b>Prévision initiale</b>	<b>Réalisation</b>
<b>Autre information concernant les bénéficiaires directement touchés par l'action à l'entrée du dispositif</b>		
<b>1. Les jeunes bénéficiaires sont-ils inscrits et suivis par la mission locale (ML) ?</b>		
Oui, tous les bénéficiaires directs sont inscrits et suivis par la ML		<b>Oui, une partie des bénéficiaires directs est inscrite et suivie par la ML</b>
Oui, une partie des bénéficiaires directs est inscrite et suivie par la ML		
Non, aucun bénéficiaire direct n'est inscrit et suivi par la ML		
<b>Echelle et territoire d'intervention de l'action mise en place</b>		
<b>1. L'action que vous menez dans le cadre de cette expérimentation est-elle à l'échelle :</b>		
Communale (une ou plusieurs communes dans un même département)		Départementale
Départementale (un ou plusieurs départements dans une même région)		
Régionale (une seule région)		
Inter-régionale (2 et 3 régions)		
Nationale (plus de 3 régions) ?		
<b>2. Votre territoire d'intervention inclut-il des quartiers "politique de la ville" ?</b>		
Oui, la totalité de mon territoire d'intervention est en quartiers politique de la ville		Non
Oui, une partie de mon territoire d'intervention est en quartiers politique de la ville		
Non, mon territoire d'intervention n'inclut pas de quartiers politique de la ville		
<b>Remarques</b>		
Les 14 jeunes supplémentaires aux 80 prévus initialement sont des jeunes qui ont intégré la formation, en ont bénéficié un certain temps mais ont fini par abandon avant le délais mis en place permettant de vérifier l'engagement de chacun avant l'inscription sur l'extranet et l'attribution d'un numéro. A propos des situations des jeunes, certains sont concernés par plusieurs situations non contradictoires et donc relevées dans nos calculs. De la ligne 26 à la 48, il n'avait pas été établi de prévisionnel sur ces critères.		

## 2.2. Analyse qualitative

Bien que le réseau de prescripteurs concerné par ce public soit le même que celui avec lequel nous travaillons habituellement (prescripteurs Mission Locale, DSD, Pôle Emploi, EREF, Foyers ruraux, Points relais mobilités AME), il a été nécessaire d'organiser des réunions supplémentaires, d'élaborer et diffuser des documents spécifiques à l'expérimentation. Ces réunions d'informations organisées sur tout le département ont permis aux intervenants, accompagnateurs sociaux et d'insertion de prendre connaissance du dispositif, d'identifier les jeunes positionnables.

- Une note d'informations synthétique sur l'expérimentation a été diffusée aux partenaires concernés par les jeunes ciblés par ce dispositif.
- Un dossier de candidature spécifique qui reprend en partie les questions posées sur l'extranet afin d'engager le jeune dans une démarche argumentée de sa situation.
- Pour les jeunes, des réunions d'informations collectives sur les différents sites géographiques de formation envisagés et un entretien individuel ont permis de faire connaître dans un premier temps tout le cadre du dispositif et ~~de~~ le déroulement de cette formation. Ensuite, individuellement, il s'agissait de vérifier pour chacun la recevabilité de la candidature et l'existence ou non de freins relatifs à la situation de formation (moyen de s'y rendre, disponibilité...) ou de faire émerger d'autres difficultés en lien plus spécifiquement avec le permis de conduire, la route....

Sur la durée de l'expérimentation, 30 jeunes ont abandonné la formation dont 16 enregistrés sur l'extranet. Les autres ont abandonné durant la période d'essai visant à vérifier leur engagement.

- Abandon pour déménagement : 3
- Abandon pour emploi : 7
- Abandon pour formation : 4
- Abandon sans motif connu: 16

Il est intéressant de constater que les jeunes qui ont abandonné ont massivement les niveaux d'études les plus bas du groupe de jeunes qui ont intégrés la formation :

- Bac : 1
- CAP – BEP : 4
- Infra V : 25

Difficultés à s'engager dans la durée ? Trop de contraintes ? Instabilité sociale ?

## II. Déroulement de l'expérimentation

### D. Actions mises en œuvre

Tous les partenaires associés au projet ont participé activement à la mise en œuvre de l'expérimentation.

Nous avons défini 3 sites d'interventions sur le département. La mise en œuvre de l'action a été établie selon les particularités de l'activité économique des secteurs et selon les parcours des jeunes candidats à la formation.

Dans l'ensemble du département, l'activité professionnelle des jeunes est essentiellement rythmée sur les saisons. Les stations de ski l'hiver, l'activité agricole le reste de l'année, le tourisme estival où encore, pour un public plus féminin, l'aide à domicile est fortement représentée. Tous ces emplois nécessitent un moyen de déplacement autonome (horaires non compatibles des transports en commun, secteurs ruraux non desservis, impossibilité d'élargir le périmètre d'exercice ou de recherche...)



Le volet sécurité routière est intégré dans la formation tout au long du parcours. L'accent est particulièrement mis sur les pratiques addictives incompatibles avec la conduite d'un véhicule. Il s'agit, dans notre enseignement de faire prendre conscience que la route est un espace partagé par beaucoup et que la sécurité de tous dépend de la conduite de chacun. La notion de responsabilité est essentielle. Et nous insistons sur le double objectif de leur permettre d'obtenir le permis et sur l'importance de le conserver dans la durée. Nous attachons beaucoup d'importance au comportement de l'élève en faisant le parallèle entre son attitude en cours et celle du futur conducteur. En conduite, le comportement de l'élève est également pris en compte pour sa présentation à l'examen ou non.

Cette approche de la sécurité routière est primordiale et c'est par l'organisation de débats (souvent très passionnés avec ce public jeune), un travail sur les articles de journaux et sur les textes de loi que nous dispensons cette partie du programme.

- Pour le pays A3V, la vallée du Verdon, l'enjeu et l'impact de la mise en place d'une formation permis de conduire sur un territoire qui ne dispose plus depuis longtemps d'auto école ont fortement mobilisé les partenaires pour surmonter les difficultés rencontrées (trouver les salles, repérer le public, s'engager à l'accompagner durant toute la durée de la formation...).

Sur ce secteur, au vu de la localisation des élèves, la commune d'Entrevaux a été identifiée comme le lieu le plus pratique pour tous et nous avons pu compter sur le maire d'Entrevaux qui nous a proposé de mettre à disposition une salle communale répondant aux normes ERP pour l'accueil de la formation.

L'absence d'auto école et le rythme de travail saisonnier est souvent un frein à l'engagement dans la formation au permis de conduire. Les saisons imposent de partir pour plusieurs mois et d'interrompre les formations engagées.

Pour bon nombre des jeunes indépendants et captifs de ce territoire faute de mobilité et pour beaucoup de qualification professionnelle, il y a obligation à avoir des revenus réguliers. D'année en année, la situation de précarité se répète.

Nous avons donc organisé la formation au code de la route sur une période de 4 mois, en inter saison. La formation au code se déroule une journée par semaine et nécessite une grande assiduité des élèves et du travail personnel. Sur la journée, l'enseignante de la conduite qui se rend sur ce secteur excentré dispense des cours avec une pédagogie qui alterne des débats, des exercices plus ludiques et les classiques séries de DVD. Les corrections sont collectives et les explications poussées pour une compréhension maximum pour tous. Il est alors nécessaire de prendre en compte les capacités d'apprentissage hétérogènes des jeunes qui ont pourtant tous le même délai pour parvenir à l'obtention du code de la route.

Sur ce secteur, le centre d'examen se situe à 1h15 de route. Une fois le code obtenu, pour la formation à la conduite, il a fallu organiser un planning de conduite complexe en tenant compte des moyens de déplacement disponibles à savoir : le train (peu de passage quotidien et onéreux), le stop, le covoiturage et le 2 roues (très aléatoire en hiver sur de longue distance en zone de montagne). Deux journées 1/2 sont consacrées à la conduite pour les jeunes d'Entrevaux qui se rendent sur le secteur de Digne.

- Sur le secteur urbain de Manosque, au sud du département, il est à noter la forte volonté du Conseil Général qui s'est manifestée dans sa participation au financement de l'ouverture d'un local situé sur Manosque.

La présence de la formation sur cette localité réduit considérablement les difficultés d'accès des élèves de ce bassin de vie inscrits dans l'expérimentation.

Ce site d'accueil nous permet aujourd'hui de pouvoir y orienter les candidatures provenant du secteur de Forcalquier – Banon ; le dernier territoire excentré que nous n'arrivions pas à couvrir faute de logistique pertinente.

La formation est proposée sur place et le profil des jeunes candidats accueillis dans le cadre de l'expérimentation est différent de ceux du secteur précédent. Pour la plupart, ces jeunes sont en formation de remise à niveau ou en recherche d'emploi. Ils ont intégré les cours déjà existants pour nos publics habituels. Nous avons établis des accords avec les centres de formations afin que l'accès au permis de conduire soit intégré dans leur parcours de formation comme un des outils de l'insertion. La demande a été moins importante sur ce secteur.

- Sur le secteur du carrefour Bléone-Durance: L'auto-école est située au siège de l'association à Saint Auban (04). Ce territoire est également très étendu. Les modalités d'accès au lieu de formation sont très différentes selon les domiciliations. Peu de transport en commun, covoiturage, stop.
- Pour les élèves éloignés du siège de l'auto école, nous avons adapté les temps de formation à l'offre des transports en commun afin de leurs faciliter l'accès aux heures d'ouverture. L'auto école est ouverte en journée, du lundi au vendredi.

De la même manière que sur les autres secteurs, dans un travail de partenariat avec les organismes de formation, nous avons défini des jours de cours à des amplitudes suffisantes afin de permettre aux jeunes en formation qualifiante ou de remise à niveau de suivre l'apprentissage du code.

Nous réduisons l'obligation de présence pour les jeunes en situation d'emploi temporaire en accord avec les employeurs ou les lieux de stage.

Tous au long de la formation des jeunes sur l'ensemble des sites, le travail de partenariat a été particulièrement porteur dans l'accompagnement des jeunes afin de les aider à mener à bien projet professionnel ou de formation et apprentissage du permis de conduire jusqu'à l'obtention. De nombreux contacts et le suivi de l'assiduité des jeunes nous ont permis de maintenir en formation ou en emploi des jeunes qui étaient en décrochage.

Pour certains, le projet professionnel passait par la case permis obligatoirement et ils ont du établir un ordre de priorités.

Les actions préparatoires à la mise en œuvre puis durant l'exécution du dispositif :

*Les actions préparatoires liées au caractère expérimental de l'action seront en italique et en marron*

Le reste est en noir et concerne nos actions habituelles hors du cadre expérimental.

- *Février 2010 :*
  - o *Réunions d'informations auprès des partenaires, diffusion de l'information et transmission des dossiers de candidatures réalisés spécifiquement pour l'expérimentation sur les différents secteurs du département.*
  - o *Mise en œuvre d'un partenariat inhabituel spécifiquement pour l'expérimentation avec une structure située dans les Alpes Maritimes afin de développer le dispositif à l'échelle du bassin de vie et non dans les limites de notre département.*
- *Mars 2010 :*
  - o *Première réunion de pilotage pour finaliser le cadrage de l'expérimentation.*
  - o *Réalisation d'une note synthétique sur le dispositif pour les prescripteurs*
  - o *Repérage par les partenaires prescripteurs d'un public qui n'est pas totalement habituellement le notre (puisque nous accueillons principalement les personnes présentant des difficultés d'apprentissages.*
- *Fin mars – début avril 2010 pour les premières entrées : puis tout au long de l'année 2011*
  - o *Réception des premiers dossiers de candidatures*
- *Mai 2010 :*
  - o *En fonction des caractéristiques des dossiers reçus (localité de domiciliation des candidats...), démarches auprès des collectivités pour l'hébergement de formations délocalisées sur les territoires plus particulièrement visés par l'expérimentation.*
  - o *Mobilisation exceptionnelle des partenaires pour la mise en œuvre des moyens logistiques sur les différents sites d'accueil de l'expérimentation*
  - o *Démarches administratives en vue de l'obtention des extensions d'agrément.*
  - o *Dépôts des demandes d'agrément.*
- *Juin 2010 :*
  - o *Signature de la convention pluriannuelle*
  - o *Démarrage des journées d'entretiens individuels des candidats.*
  - o *Tenue de la première commission de validation des candidatures.*
  - o *Deuxième réunion de pilotage*
- *Juillet 2010 :*
  - o *Entrée en formation des premiers élèves sur Entrevaux*
- *Septembre :*
  - o *Entrée en formation des élèves sur Manosque et Saint Auban*
- *Novembre : Puis tout au long de l'année 2011*
  - o *Intégration sur Saint Auban des élèves domiciliés sur Digne les Bains*
  - o *Une première élève sur Entrevaux obtient son permis de conduire*
- *Novembre et décembre et tout au long de l'année 2011*
  - o *Obtention des premiers ETG sur le secteur d'Entrevaux*
  - o *Mise en place du planning et de toute l'organisation complexe de covoiturage, aide financière au déplacement, utilisation du transport ferroviaire pour l'apprentissage de la conduite sur le secteur du Pays A3V.*

## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

- *Mise en œuvre d'une aide financière hors fond expérimental pour aider les jeunes des secteurs les plus éloignés à se rendre en formation.*
  - *Les zones d'apprentissage de la conduite sont à 4 heures aller + retour.*
- 
- *Sur toute la durée de l'expérimentation, nous avons informé nos partenaires prescripteurs des présences, décrochages ou abandons des élèves afin d'intervenir conjointement auprès des jeunes.*
  - Ensuite sur toute l'année 2011 nous avons poursuivi l'expérimentation en répétant les phases d'intégration des élèves (convocations, entretiens, entrées en formation...)

### Un décalage à chacune des phases du calendrier est intervenu du fait :

- de notre souci de faire une offre équitable pour les jeunes du département en lien avec la mission locale qui est elle-même départementale.
- de la complexité à réunir tous les éléments permettant de démarrer les formations sur les différents sites envisagés
- de la signature tardive de la convention pluri annuelle avec le ministère de la jeunesse et des solidarités actives
- du délai qu'aura nécessité l'appropriation du dispositif par les partenaires de l'expérimentation
- de la décision du comité de pilotage de commencer l'expérimentation uniquement à réception du premier versement des fonds alloués afin de ne pas mettre en péril la trésorerie de l'association.

Compte tenu du temps nécessaire à l'élaboration générale du projet sur notre territoire pour une application effective sur l'ensemble du département, l'accueil des premiers élèves dans le cadre de cette expérimentation a démarré plus tardivement qu'initialement prévu. Un des effets du décalage porte sur la répartition quantitative des admissions des jeunes sur les 2 années.

Nous sommes passés d'un prévisionnel de 60 inscrits la première année et 20 la seconde à un réalisé de 41 la première année et 53 entrées la seconde.

De plus, les lieux délocalisés où nous dispensons la formation ont une capacité d'accueil ne permettant pas des entrées « au fil de l'eau » et à la demande, nous devons attendre que des sorties soient effectives vers l'apprentissage de la conduite pour intégrer de nouvelles personnes pour la formation au code.

Compte tenu des décalages dans la mise en œuvre et afin que cela ne se répercute pas trop sur les entrées en formation, nous avons supprimé l'étape des commissions d'admissions que nous avons instauré dans le fonctionnement habituel de l'auto école. Ces commissions rassemblent des représentants des institutions partenaires. Les critères d'admissions des jeunes concernés par le dispositif Hirsch sur ce territoire sont différents de nos missions initiales, les commissions ne s'avéraient donc pas indispensables.

## **Protocole d'évaluation et relations de travail avec l'évaluateur ????**

Comme nous l'avons signalé dans les divers rapports d'étapes, nous n'avons eu aucun contact avec un éventuel évaluateur.

Ce qui nous interroge d'ailleurs sur l'analyse des résultats effectifs de l'expérimentation qui relève du rapport final établi par l'évaluateur.

Si nous ne devons pas être concernés par l'intervention d'un évaluateur, pourquoi n'en avons-nous pas été informés ?

Par ailleurs, comme déjà signalé à plusieurs reprises mais sans retour de la part des techniciens de la mission d'animation du Fonds d'Expérimentations pour la Jeunesse nous n'avons pas eu de réponse lorsque nous nous sommes adressés au coordonnateur régional (aucune réponse aux mails ou appels téléphoniques) existe-t-il ? Ou à madame Garnier (une réponse suite à de nombreuses relances puis plus rien), ou encore à madame Louradour (une réponse par mail seulement et un courrier de commentaires négatifs) durant l'expérimentation, pas de réponses à notre demande de précisions suite à ce courrier.

Nous aurions apprécié avoir des réponses à nos questions relatives à la mise en œuvre préparatoire mais aussi pendant le déroulement de l'expérimentation.

Et cela, surtout lorsque l'on prend connaissance de l'exigence et de la complexité des questions de ce bilan final.

Le Conseil Général lors du comité de pilotage du mois de juin nous a octroyé un complément de financement couvrant le loyer annuel du local que nous avons en location depuis mai 2010 afin d'y accueillir les élèves de ce secteur géographique.

Pour ce qui est des ressources humaines et matérielles nécessaires pour mettre en œuvre les différentes phases de l'action :

- Pour les actions préparatoires en amont de l'expérimentation, les deux personnes les plus impliquées ont été le directeur de la structure et l'assistante de direction.  
Sur l'action spécifique concernant cette phase, le temps de travail du directeur consacré à la préparation de l'expérimentation est estimé à 0.1 ETP. Le temps estimé de l'assistante de direction est estimé à 0.2 ETP. Ce temps estimé concerne des actions spécifiques à la préparation de l'expérimentation.  
L'une des particularités de la préparation de l'action a été également une grande nécessité de déplacement afin de coordonner l'ensemble des partenaires sur les territoires délocalisés.
- La réalisation de l'action a nécessité de mobiliser le travail de l'assistante de direction pour recevoir les candidatures de tous les jeunes repérer, envoyer les convocations, organiser et réaliser les entretiens collectifs et individuels, assurer le traitement et le suivi des dossiers administratifs... Cela représente 0.1 ETP.  
Ensuite, une enseignante de la conduite diplômée a travaillé sur l'élaboration de supports pédagogiques spécifiques aux publics en difficultés incluant les élèves de ce dispositif.  
Le nombre d'heures de code estimé est de 1512 h, le nombre d'heure de conduite estimé est de 1800 h. Il est important de préciser que certains élèves sont aujourd'hui toujours en formation.  
Les moyens matériels qui ont été nécessaires sont des salles de formation sur l'ensemble de nos territoires d'intervention, un vidéo projecteur, les DVD sur lesquels s'appuient les

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse  
 enseignants à la conduite, les autres supports pédagogiques (outils visuels), des véhicules  
 auto-écoles adaptés...

## E. Partenariats

### 1. Partenaires opérationnels

Nom de la structure partenaire	Rôle dans l'expérimentation
Mission Locale départementale 04	Repérage des publics - Prescripteur – suivi du projet professionnel de leur public bénéficiaire du dispositif – partenariat d'accompagnement de la formation au permis de conduire
Direction de la Solidarité Départementale	Repérage public – soutien logistique – mise à disposition de locaux
Association Vallées Solidaires	Prescripteur – point d'accueil des élèves en formation sur le temps de restauration (Entrevaux) – coordinatrice pour le partenariat local Pays A3V
Foyer rural Cépages 06	Prescripteur – suivi du projet professionnel de leur public bénéficiaire du dispositif
Point Relais - EREF	Repérage du public – prescripteur – accueil pour les sessions d'entretien – Mise à disposition d'un bureau pour le suivi administratif des élèves sur un site délocalisé
Commune d'Entrevaux	Mise à disposition conventionnelle d'une salle communale pour dispenser les cours de code
Service des permis de conduire de la Préfecture	Mise en place opérationnelle des formations délocalisées. Appui, soutien administratif sur les dossiers complexes – Attribution des places d'examen

Nous avons sur ce territoire une habitude de travail en partenariat. Le réseau existe déjà et il est très actif. Pour l'expérimentation, le partenariat s'est nouvellement développé avec des structures d'accompagnement social et d'insertion hors du département en zone limitrophe 04-06 sur la notion de bassin de vie. Avec ces partenaires ponctuels, c'est sur le repérage des jeunes, le suivi de la formation au permis de conduire et l'articulation avec leur projet professionnel que le lien s'est établi.

Avec nos partenaires habituels, l'intérêt qu'ils portent globalement à l'activité de l'AME fait qu'ils ont saisi l'opportunité de cette expérimentation sur notre territoire pour des jeunes en difficulté d'insertion professionnelle. L'expérimentation a renforcé nos pratiques en terme de suivi des jeunes. Sur la base rencontres pour des points réguliers, de transmission de tableaux Excel, nous avons pu assurer plus particulièrement l'accompagnement des jeunes en situation de décrochage pendant la formation au permis de conduire.

Les collectivités locales ont également tout de suite soutenu l'expérimentation en mettant à notre disposition des locaux ou des moyens logistiques, en participant au comité de pilotage etc...

La question de la mobilité est essentielle sur notre département rural et intervient régulièrement comme problématique dans l'accès à l'emploi et la formation et dans la précarisation des populations locales.

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

Pour ce qui est de la coopération et du partenariat avec les auto-écoles locales du secteur marchand, nous ne sommes pas concernés par ce point du bilan puisque nous avons nous même dispensé toute la formation au permis de conduire dans le cadre de l'expérimentation.

### Partenaires financiers

Financements	Part de ces financements dans le budget total de l'expérimentation (hors évaluation) en %
Fonds d'expérimentations pour la jeunesse	68,5%
Cofinancements extérieurs à la structure	14%
Autofinancement	17,5%

#### F. Pilotage de l'expérimentation

#### G. Etat du pilotage et de la coordination entre les différents sites d'expérimentation :

Le pilotage de l'association est articulé sur 3 réunions qui se tiennent en mars, juin et novembre.

Le comité de pilotage représente les principaux financeurs de l'association.

Il est composé de :

- Du service insertion au Conseil Général 04 ;
- De la DIRECCTE ;
- De la Préfecture 04 , bureau du développement économique et aménagement du territoire;
- Du Conseil Régional ;
- Du Conseil Régional ;
- De la DCSPP, Pôle Prévention des Exclusions et Protection de personnes vulnérables ;
- De la Mission Locale.

Lors de la première réunion de l'année qui s'est tenue en mars 2010, il a été décidé que cette instance piloterait l'expérimentation.

Une première décision modificative a été prise concernant la participation financière des élèves, une autre pour définir précisément la prestation incluse dans le forfait total pour chaque jeune.

Une participation de 200 € (220€ dans les secteurs délocalisés) est demandée pour impliquer l'élève financièrement.

Nous procédons ainsi pour tous les dispositifs que la plateforme mobilité propose.

En effet, l'expérience démontre que la gratuité peut être synonyme d'absence de valeur aux yeux des bénéficiaires.

Et de plus, au regard des coûts de mise en œuvre de l'expérimentation, ce financement supplémentaire permet de faire face aux frais engagés.

Il a été ensuite décidé de calibrer à 27 leçons de conduite le forfait pris en charge pour chaque élève.

Sachant que tout élève qui aura besoin d'un volume plus important de leçons de conduite le financera sur ses fonds propres au tarif social pratiqué par l'AME et ce, grâce au support financier du département et de la région.

A été également validée la possibilité d'une aide financière individuelle portant sur le déplacement pour un montant de 100€ par élève pour ceux domiciliés à distance des centres

urbains et d'examen. Il s'agit là d'étendre les zones d'apprentissage de la conduite et d'éviter des interruptions de formation qui seraient liées aux frais pour se rendre sur les lieux où sont dispensées les séances de conduite.

Ces élèves se déplacent soit en 2 roues, soit en transport en commun, ce qui représente une charge financière importante pour des petits budgets.

Lors de cette première réunion du comité de pilotage il a été décidé d'engager l'expérimentation qu'à réception des premiers versements, afin de ne pas mettre en péril la trésorerie de l'AME.

La deuxième réunion du comité de pilotage qui s'est tenue en juin 2010 a permis de faire un point sur l'avancement de la mise en place de l'expérimentation.

A cette occasion, une nouvelle procédure de validation des candidatures a été établie.

En effet, les conseiller(e)s de la mission locale étant impliqué(e)s tout au long de la procédure d'admission conjointement avec les services de l'AME, c'est sur la base du consensus que les décisions d'admissions sont prises.

Toute la coordination de l'expérimentation s'est faite à partir de notre plateforme de mobilité. Nous n'avons pas rencontré de difficultés à mobiliser les structures qui participent au comité de pilotage. Les différents sites d'interventions sont des sites délocalisés de l'AME.

#### Outils de pilotage et de coordination :

A partir du dossier de candidature, une base de données Excel est renseignée. Elle regroupe les informations les plus significatives. Elle est actualisée à chaque nouvelle étape du parcours de la personne dans son cursus de formation.

Cet outil permet à tous les partenaires d'être informés en temps réel de la progression du dispositif et des élèves.

Un point régulier mensuel à partir de cet outil se fait entre la Mission Locale et l'AME

Le service comptabilité de l'AME tient à jour l'état des engagements financiers sur cette action.

Nous avons effectivement été en relation avec d'autres expérimentateurs soutenus par le FEJ pour la mise en œuvre comme pendant le déroulement. Ces échanges ont été bien souvent aidants. Cette démarche fait partie des méthodes de fonctionnement habituelles des plateformes et associations dont l'objet est la mobilité.

Toutefois, les contenus de ces contacts ont régulièrement mis en évidence sur les manques d'accompagnement et d'informations par les techniciens du FEJ.

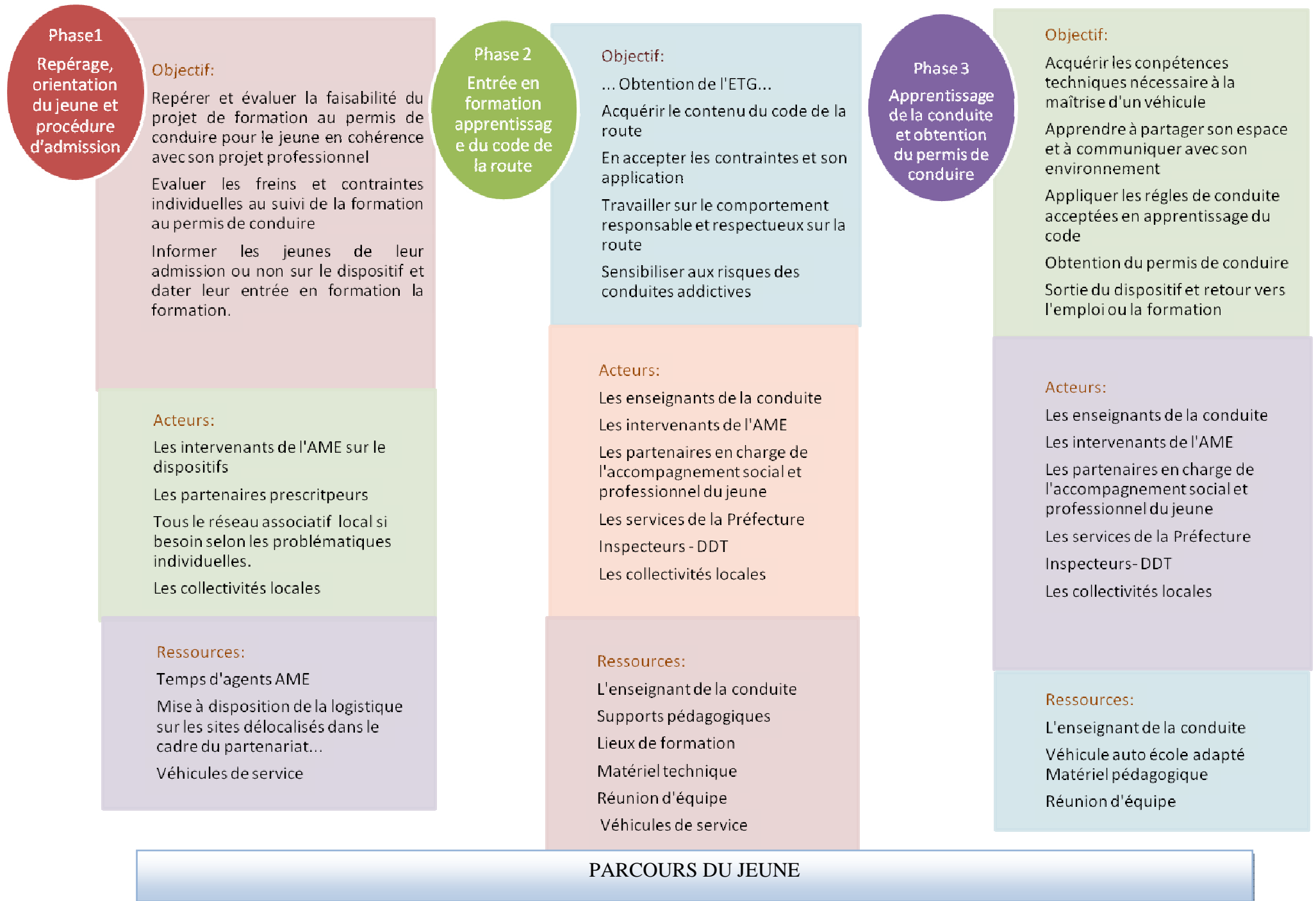
### **III. Enseignements généraux de l'expérimentation**

#### **H. Analyse du dispositif expérimenté**

Sur cette partie nous ferons notre possible. « Prendre de la distance » quand l'expérience est à peine terminée et en même temps que nous en réalisons le bilan, comme il est demandé dans le vademecum nous paraît ne pas tenir compte du temps logiquement nécessaire à la prise de distance. Ce que vous nous demandez est donc une posture décalée car nous sommes encore dans



Fonds d'expérimentations pour la jeunesse  
le contexte expérimental. De plus, en ce qui nous concerne, nous n'avons pas « chemin faisant »  
bénéficié de l'appui d'un évaluateur et nous avons donc déjà mise en œuvre le dispositif comme  
« en dehors de tout cadre expérimental ».



## I. Enseignements et conditions de transférabilité du dispositif

### 1. Public visé

Compte tenu de la pratique en réseau déjà opérationnelle dans notre plateforme de mobilité, nous avons pu aisément attendre l'objectif prévisionnel des 80 jeunes inscrits nationalement sur le dispositif. Les candidatures ont même été au-delà du prévisionnel. Nous avons atteint les 170 dossiers.

Il n'était donc pas nécessaire de tenter de cibler d'autres publics

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

Notre principale difficulté a porté sur l'acheminement des élèves sur les sites de formation. Nous les avons aidé financièrement.

Une amélioration à envisager serait de mobiliser d'autres acteurs pour le transport des élèves (nous l'avons fait avec le secours catholique mais pour une personne seulement), éventuellement mieux encore structurer le covoiturage.

Les améliorations à apporter au projet porte sur l'accompagnement de l'opérateur pendant le déroulement de l'action.

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

Les partenaires opérationnels incontournables pour mettre en place ce genre de projet sont tous cités à de nombreuses reprises dans le bilan et nous ne voyons pas de partenaire opérationnel supplémentaire à préconiser.

Un comité de pilotage est bienvenu pour s'assurer de la non mise en danger de la structure porteuse avec ce type de projet. Quant aux acteurs à mobiliser pour un comité de pilotage, il est nécessaire de contextualiser en fonction des particularités territoriales.

### Impacts sur la structure

Nous nous sommes engagés à mener 80 jeunes du département à l'obtention du permis de conduire. Nous avons tout mis en place (et même au-delà en octroyant une aide à la mobilité de 100 € destiné aux jeunes les plus excentrés) pour atteindre l'objectif. La structure a du adapter son équilibre budgétaire afin d'assumer cet engagement.

L'organisation de l'auto école associative a du être réaménagée tant en du point de vue de l'espace (sites délocalisés), des plannings que des contenus pédagogiques (problématique du public jeunes et niveaux d'apprentissages hétérogènes).

Notre système de gouvernance (transmission d'informations, prises de décision, répartition des tâches administratives spécifiques au dispositif...) a du également s'adapter aux exigences de l'expérimentation.

La charge de travail nécessaire à la mise en œuvre de ce dispositif a demandé énergie et temps à l'ensemble de l'équipe.

## **Conclusion :**

A travers ce dispositif, l'association a accentué la délocalisation de son action auto-école afin de se rendre au plus proche des publics jeunes en difficulté d'insertion professionnelle.

Cela a nécessité de renforcer des partenariats sur ces territoires et parfois en créer de nouveaux.

Compte tenu de la particularité des territoires ruraux, périurbains et diffus, le fait de se rendre sur les territoires dépourvus de dispositif de droit commun représente un enjeu essentiel d'équité territoriale.

Le public jeune accueilli sur prescription devait avoir une démarche de retour vers l'emploi et la formation. Ils ont été repérés par nos partenaires locaux (principalement les missions locales), puis sont entrés en formation après évaluation de leurs motivations.

La mise en place du dispositif a nécessité un travail préparatoire en amont impliquant une phase de mobilisation des partenaires et de réunions d'informations.

Cette phase a été essentielle puisqu'elle conditionne l'appropriation et la compréhension du dispositif par l'ensemble des acteurs et permet d'éviter des problématiques de gestion et d'administration.

Malgré le temps et le soin consacré à cette phase, les tâches administratives ont été assez lourdes puisqu'au fur et à mesure de l'expérimentation, de nouvelles procédures ont dû être créées afin de répondre aux imprévus.

La deuxième phase concerne l'entrée en formation des jeunes pour l'apprentissage du code de la route. Qui a nécessité la mobilisation des acteurs des territoires concernés et l'utilisation d'un certain nombre de ressources indispensable.

L'objectif principal était de mener les élèves vers l'obtention du code de la route en insistant sur la prévention routière.

Enfin, la troisième phase de l'expérimentation concerne l'apprentissage de la conduite jusqu'à l'obtention du l'obtention du permis de conduire.

Globalement, cette expérimentation met l'accent sur l'importance de l'accompagnement des jeunes durant la formation au permis de conduire afin qu'ils aillent au terme de leur engagement et vers l'obtention du permis. En effet, ce public essentiellement peu qualifié et devant bien souvent assumer une indépendance financière se trouve dans l'obligation de répondre aux offres d'emplois précaires et saisonnières, ce qui est un frein évident à l'aboutissement du permis de conduire.

Avec les partenaires de l'action, nous avons soutenus les plus en difficulté très régulièrement.

Le dispositif est venu désenclaver certaines zones du territoire pour ces jeunes qui se sont vu pouvoir étendre leur périmètre de recherche d'emploi.

L'aide dans le cadre du dispositif est venue pallier à l'inexistence d'aides financières suffisantes pour les jeunes dans le financement de leur permis.

Enfin, le permis de conduire est la 2<sup>ème</sup> qualification demandée par un employeur, cette mesure a un effet immédiat sur l'employabilité des jeunes.

## **ANNEXES OBLIGATOIRES à joindre au fichier**

**Annexe 1 – Tableau sur les publics**

**Annexe 2 – Tableau sur les actions**

**Annexe 3 – Tableau sur les outils**



## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

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

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

<http://www.experimentationsociale.fr>

