

Évaluation qualitative des expérimentations Permis de conduire

Fonds d'Expérimentations pour la Jeunesse

Restitution nationale – 13 novembre 2012

La méthodologie

- Une **évaluation qualitative**, complémentaire de l'évaluation quantitative menée par l'équipe TEPP du CNRS
- Une **approche monographique** sur 6 sites porteurs de projet

Sites	Nord-Pas de Calais	Seine-Saint-Denis	Val d'Oise	Gap	Cournon Billom	Besançon
Nombre de jeunes visés dans le cadre de l'expérimentation	1 350	700	100	40	100	240

- Sur chacun des 6 sites, un recueil d'indicateurs, des observations et des entretiens réalisés avec :
 - les porteurs de projets
 - les prescripteurs (responsable de la structure, conseillers accompagnant les personnes)
 - des autos-écoles
 - des partenaires institutionnels : collectivités territoriales et services déconcentrés de l'État associés au projet.
 - des bénéficiaires : environ 5 jeunes rencontrés sur chaque site.

Les grands enseignements de l'évaluation

⤿ L'expérimentation d'une aide au permis à grande échelle

- Une expérimentation qui s'inscrit **dans la continuité** d'une histoire déjà ancienne de dispositifs d'aide au permis
- L'expérimentation d'un **changement d'échelle** : « 10 000 permis » a permis d'aider plus de jeunes, d'élargir les territoires couverts et d'augmenter le volume des aides financières pour chaque jeune aidé
- Un « effet masse » de l'aide du FEJ qui a entraîné **une implication beaucoup plus importante en termes d'ingénierie**
- De dispositifs plutôt à la marge (aides au coup par coup, accompagnement pour quelques jeunes), l'aide au permis est devenue pour les Missions locales, auto-écoles sociales porteurs ou partenaires du projet **un axe d'intervention plus important et structuré**

Les grands enseignements de l'évaluation

Les différents « modèles » de l'aide au permis

- Le **permis pédagogique**
 - Un rôle de compensation des difficultés d'apprentissage de certains jeunes, souvent accentuées par la dernière réforme de l'examen du code de la route
 - Ce n'est pas la difficulté financière qui justifie l'aide
- Le **permis professionnalisant**
 - Le permis comme coup de pouce déclencheur d'une embauche
 - Pour des jeunes « prêts à l'emploi », qui ont déjà « validé un projet professionnel » pour lequel le permis est indispensable
 - La pédagogie est pensée pour que le permis soit passé en un temps resserré
- Le **permis éducatif**
 - Renforcer le permis comme étape clé d'un parcours
 - Pensée bien souvent sur le principe du « donnant–donnant », la pédagogie est souvent valorisée par les jeunes comme par les professionnels
 - La juste rétribution d'un parcours sérieux et assidu, pour des jeunes « motivés » et « méritants » ?

Le permis de conduire, pour quels publics ?

- L'expérimentation a permis aux sites de mieux structurer leur réflexion sur les publics visés par leur action.
- Cependant les choix établis n'ont pas toujours joué leur rôle :
 - des critères pas suffisamment normés ou lisibles
 - une appropriation du dispositif parfois sensiblement différente d'une structure partenaire à une autre
- Si les critères n'ont pas été plus normés, c'est aussi dans certains cas que les sites n'ont pas été submergés de demandes : les sites n'ont plutôt pas communiqué « largement » autour du dispositif
- Une sélection (ou présélection) des publics qui repose de fait essentiellement sur l'appréciation des conseillers/éducateurs en charge du repérage des jeunes
- La motivation des publics apparaît de fait sur de nombreux sites comme le critère déterminant pour bénéficier de l'aide au permis

Les grands enseignements de l'évaluation

Un accompagnement à multiples entrées

- **Lever le frein financier**

Aide financière FEJ	93	NPdC	Cournon	Gap (05)	95	Doubs
Montant (€)/jeune	1 000	800	600	900	300	775

- **Cadrer la démarche et agir sur les difficultés d'apprentissage**

- Une stratégie de compensation du droit commun
- L'ingénierie et le suivi des jeunes constitue une variable clé du succès

- **Le permis comme support pour l'action éducative**

- Un dispositif qui consonoie avec le positionnement souhaité de la Mission locale, qui ne se situe pas dans une logique de « guichet », d'« assistance », mais dans une logique d'appui à l'insertion
- Un bilan souvent positif, mais avec des limites

- **Un accompagnement disjoint de l'accompagnement vers l'emploi ?**

- Un dispositif un peu « à part »
- Une mobilisation très variable d'un conseiller à un autre
- Difficile de travailler la dimension insertion professionnelle au regard de la disponibilité qui réclame pour le jeune le passage du permis

Les auto-écoles, partenaires difficiles d'une politique d'aide au permis

- L'expérimentation a dans certains cas renforcé le partenariat avec les auto-écoles des territoires expérimentateurs.
- Ce partenariat a néanmoins rencontré de nombreuses limites :
 - La fragilité économique de certaines auto-écoles
 - La « saturation » de certaines au regard de dispositifs d'aide publique jugés trop consommateurs de temps et peu rentables
 - L'effet stigmatisant de dispositifs qui conduisent les auto-écoles à porter un regard peu amène sur les bénéficiaires
 - Le peu de flexibilité des auto-écoles au regard de la pédagogie
 - Le système de classement des auto-écoles pour les places d'examens qui les rend frileuses à positionner des élèves qu'ils estiment parfois trop peu préparés
- Une bonne volonté initiale qui a pu dès lors s'estomper devant :
 - Les difficultés de suivi et de coordination
 - La crainte de certaines auto-écoles de perdre à terme le rôle d'enseignement du Code

Les grands enseignements de l'évaluation

Les débuts timides d'une gouvernance

- Les comités de pilotage de l'expérimentation n'ont pas véritablement constitué des espaces de dialogue.
- L'expérimentation n'a pas été saisie comme une opportunité de penser une politique territoriale concertée d'aide au permis.
- Elle a eu néanmoins sur certains sites un effet accélérateur de l'intérêt porté à la problématique de l'accès des jeunes au permis.
- La plupart des acteurs font toutefois des constats similaires :
 - De nombreux dispositifs ou micro-initiatives existent mais ne sont pas coordonnés.
 - Au sein même des Missions locales, les conseillers ont à leurs disposition une panoplie de dispositifs, mais ces dispositifs sont morcelés, et pas toujours lisibles.
- L'expérimentation a mis en lumière le fait qu'il n'y a pas de chef de file, de pilote sur le sujet.
- Des dispositifs restés globalement très techniques, qui ne se sont pas inscrits véritablement dans un registre de politique publique.

Les grands enseignements de l'évaluation

↳ Même accompagnée, l'obtention du permis reste souvent une gageure.

- L'expérimentation a été l'occasion pour la plupart des sites de développer des outils leur permettant d'évaluer l'impact de leur action.
- En dépit des moyens engagés, les résultats ne sont pas toujours à la hauteur des espérances initiales.
- Des abandons relativement nombreux sur les sites où l'accompagnement était le moins renforcé, où les cohortes de jeunes entrés dans le dispositif étaient les plus importantes, et où le dispositif était piloté moins en proximité avec les conseillers.
- Des abandons qui se produisent le plus souvent dans des moments de « creux » dans le dispositif.
- Des parcours longs et coûteux

Abandons	Nord-Pas de Calais	Seine-Saint-Denis	Val d'Oise	Gap	Cournon Billom	Besançon
Oui	21%	38%	15%	10%	24%	23%
Base répondants*	1708	772	100	40	114	287

* Toutes les personnes entrées dans le dispositif entre janvier 2010 et décembre 2011

Les grands enseignements de l'évaluation

↳ Même accompagnée, l'obtention du permis reste souvent une gageure (suite).

- Les résultats obtenus deux ans après l'entrée dans le dispositif révèlent de grandes disparités suivant les sites.
- L'expérimentation souligne l'importance d'un accompagnement qui aille bien au-delà d'une aide exclusivement financière : le suivi rapproché des jeunes apparaît comme une variable déterminante.

Ont-ils obtenu leur permis de conduire deux ans après?

Analyse de cohorte des jeunes entrés entre janvier et juin 2010 (entre juillet et décembre 2010 pour le 93)

	Nord-Pas de Calais	Seine-Saint-Denis*	Val d'Oise**	Gap	Cournon Billom	Besançon
<i>Date des données</i>	<i>févr-12</i>	<i>févr-12</i>	<i>mars-12</i>	<i>mars-12</i>	<i>févr-12</i>	<i>avr-12</i>
Code déjà obtenu à l'entrée	28%	0%	0%	0%	13%	12%
Code obtenu dans le cadre du dispositif	27%	50%	71%	72%	45%	37%
Total code obtenu	55%	50%	71%	72%	58%	49%
Permis obtenu	38%	22%	52%	52%	42%	28%
Base répondants	724	495	31	25	38	142

*Pour la Seine Saint Denis, groupe de jeunes entrés entre juillet et décembre 2010

**Pour le Val d'Oise, groupe de jeunes entrés entre novembre 2009 et juin 2010