

Thématique : Permis de conduire

Intitulé du projet :

Extension territoriale de l'auto-école sociale OCAM

APPC-029

Note de restitution finale remise par  
Ouest Côtes d'Armor Mobilité, 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

Mars 2012

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-029</b>   |
| <b>LE DISPOSITIF EXPERIMENTE</b>   |
| <b>Titre :</b> Extension territoriale de l'auto-école sociale Ouest Côtes d'Armor Mobilité (O.C.A.M.)  |
| <b>Objectifs initiaux :</b> « Savoir conduire et se conduire »<br>Premier objectif : permettre à des publics en insertion rencontrant des difficultés d'apprentissage d'obtenir leur permis grâce à des méthodes pédagogiques adaptées.<br>Deuxième objectif : contribuer à faire baisser la délinquance routière en mettant l'accent sur la prévention et la sécurité routière. |
| <b>Public(s) cible(s) :</b><br>Cent jeunes de 18 à 26 ans suivis par la Mission Locale OCA ou par les travailleurs sociaux dans le cadre du RSA, d'un niveau de formation infra baccalauréat, pour lesquels le permis sera un levier d'insertion.  |
| <b>Descriptif synthétique du dispositif expérimenté :</b><br>Sur trois lieux : Lannion, Guingamp et Paimpol - Proposer aux jeunes engagés dans un projet d'insertion et cumulant difficultés financières et d'apprentissage un dispositif de préparation au permis adapté à ces deux problématiques.   |
| <b>Territoire(s) d'expérimentation :</b><br>Deux territoires des Côtes d'Armor, le Pays du Trégor Goëlo, et le Pays de Guingamp, tous les deux situés en zones rurales, même si les 3 villes où nous avons des antennes : Lannion, Paimpol, et Guingamp sont des zones urbaines.   |
| <b>Valeur ajoutée du dispositif expérimenté :</b><br>Une pédagogie, un rythme d'apprentissage et un accompagnement adaptés aux publics en insertion ayant des difficultés d'apprentissage, une focale sur la prévention routière et un coût de revient adapté aux publics en insertion.  |
| <b>Partenaires techniques opérationnels:</b><br>La Mission Locale OCA, les travailleurs sociaux des CSD de Lannion, Guingamp et Paimpol pour le repérage et suivi des publics, la gendarmerie nationale, une compagnie d'assurances pour la prévention.  |
| <b>Partenaires financiers :</b><br>Le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse, le Conseil Général des Côtes d'Armor, Lannion Trégor Agglomération, la Fondation Norauto.  |
| <b>Durée de l'expérimentation :</b><br><b>Durée initiale:</b> 16 mois : du 01/01/2010 au 30/04/2011<br><b>Durée effective :</b> 24 mois : du 01/01/2010 au 31/12/2011  |
| <b>LE PORTEUR DU PROJET</b>  |
| <b>Nom de la structure :</b> Auto-école sociale Ouest Côtes d'Armor Mobilité<br><b>Type de structure :</b> Association   |
| <b>L'ÉVALUATION DU PROJET</b>  |
| <b>Nom de la structure :</b> TNS SOFRES et TEPP<br><b>Type de structure :</b> structure privée et structure publique   |

## **Introduction :**

En 2006 la Mission Locale Ouest Côtes d'Armor a fait le constat que si la possession d'un permis de conduire est un facteur déterminant pour réussir son insertion sociale et professionnelle lorsqu'on habite des territoires à forte dominante rurale, l'obtention de ce précieux sésame pour l'emploi reste un objectif impossible à atteindre pour une grande part des publics en insertion.

D'une part car le coût de préparation avec les auto-écoles marchandes est trop élevé, d'autre part car la préparation au permis proposée par les auto-écoles traditionnelles n'est pas adaptée aux personnes cumulant des difficultés d'apprentissage et de mémorisation, et des difficultés d'insertion.

C'est à la suite de ces constats que l'auto-école sociale Ouest Côtes d'Armor Mobilité a été créée à l'initiative de la Mission Locale OCA, et a commencé son activité en 2007 avec deux antennes, une à Guingamp et l'autre à Lannion.

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

### **A. Objectifs initiaux du projet et territoire d'expérimentation**

Les objectifs de l'auto-école sociale Ouest Côtes d'Armor Mobilité sont, depuis sa création, de permettre à des publics, qui rencontrent des difficultés d'insertion professionnelle et d'apprentissage, d'obtenir leur permis de conduire, afin d'optimiser leurs chances d'accéder à un emploi, car nous sommes situés sur un territoire rural.

Pour cela, nous proposons à nos élèves, sur la partie ouest du département des Côtes d'Armor (zone de 190 000 habitants représentant le territoire d'intervention de la Mission Locale Ouest Côtes d'Armor), des méthodes pédagogiques adaptées et un rythme d'apprentissage approprié à leurs possibilités, ainsi qu'une participation financière modeste, compatible avec leurs revenus.

En 2009, l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir », nous a offert l'opportunité d'étendre le champ d'action de l'auto-école sociale au territoire de Paimpol, qui n'était pas encore impacté par ce dispositif. En effet, les travailleurs sociaux et conseillers techniques de la Mission Locale nous informaient, depuis la création de ce dispositif, qu'il y avait un public potentiel suffisant pour le mettre en place également sur le territoire paimpolais (19 104 habitants pour la communauté de communes Paimpol-Goëlo), les élus locaux étaient également demandeurs.

De plus, dès l'origine de l'association OCAM, nous souhaitons qu'à terme, ce dispositif d'auto-école sociale puisse être progressivement étendu à l'ensemble du département des Côtes d'Armor, dans un souci d'équité, l'extension au territoire paimpolais nous a donc semblé être une première étape intéressante et logique dans ce projet de départementalisation, puisque c'était le dernier territoire couvert par la Mission Locale Ouest Côtes d'Armor, qui ne proposait pas ce dispositif aux jeunes accompagnés dans un parcours d'insertion, et parce que les partenariats étaient déjà présents pour cette extension.

### **B. Public visé par l'expérimentation**

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

Les jeunes visés par l'expérimentation doivent avoir entre 18 et 26 ans, résider sur les Pays du Trégor-Goëlo (Lannion et Paimpol) ou sur celui de Guingamp, ne pas être inscrit dans une auto-école traditionnelle depuis au moins un an, ne jamais avoir obtenu leur code ou leur permis auparavant, avoir un faible niveau scolaire (infra baccalauréat sauf cas spécifiques), rencontrer des difficultés d'intégration professionnelle et résider pour la majorité d'entre eux dans les quartiers d'habitat social et/ou en zone rurale « profonde », et être accompagné dans un projet d'insertion par la Mission Locale OCA ou par les travailleurs sociaux des CSD locales.

Tous les jeunes qui ont intégré ce dispositif ont été repérés par les conseillers de la Mission Locale (parfois en concertation avec un travailleur social pour ceux bénéficiant du RSA), au cours d'entretiens individuels dans le cadre de leur accompagnement dans un projet d'insertion. La plupart de ces jeunes étaient accompagnés dans le cadre du dispositif CIVIS.

Après avoir repérés les jeunes pouvant bénéficier de ce dispositif, les conseillers techniques de la Mission Locale ou les travailleurs sociaux transmettent à l'auto-école sociale une fiche de prescription, donnant l'identité du jeune, ses

## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

coordonnées, son parcours antérieur, son projet d'insertion et un argumentaire pour justifier son orientation vers l'auto-école sociale.

Les candidats sont convoqués par l'auto-école sociale pour un entretien avec les enseignants de la conduite automobile, afin d'évaluer si leurs capacités d'apprentissages leur permettront de suivre la préparation au permis et s'il n'y a pas d'autres contre-indications, d'origine médicales par exemple, ou une maîtrise de la langue française insuffisante pour pouvoir suivre la préparation au code...

Puis, ils sont inscrits sur le site de la SOFRES pour que celle-ci procède au tirage au sort permettant l'évaluation du dispositif. S'ils ne sont pas exclus du dispositif par tirage au sort, ils peuvent commencer leur préparation au permis.

### **Difficultés rencontrées:**

Notre dispositif de formation ne permet pas des entrées et sorties permanentes, nous devons impérativement constituer des groupes de 8 à 12 jeunes pour commencer une session de code, mais avec la contrainte de la randomisation d'un jeune sur 4, ce sont 10 à 16 jeunes ayant le profil requis que nous devons identifier avant de pouvoir procéder à chaque entrée dans chacune des antennes de Lannion, Guingamp et Paimpol.

Or, nous ne savions pas que nous aurions cette contrainte de randomisation, lorsque nous avons répondu à l'appel d'offre.

Cela nous a posé problème sur toutes nos antennes, mais plus particulièrement à Paimpol car sur cette nouvelle antenne, le public est moins nombreux que sur les autres, le territoire ciblé étant plus petit. De plus certains partenaires sur lesquels nous comptons pour le repérage des publics notamment les travailleurs sociaux des différents territoires et plus encore sur Paimpol, n'ont pas souhaités orienter certains jeunes fragiles psychologiquement sur ce dispositif, en raison du risque de randomisation qu'ils ne voulaient pas faire courir à leurs publics.

Enfin autre caractéristique paimpolaise, la plupart des jeunes en insertion de ce territoire étaient déjà inscrits pour la préparation au code dans des auto-écoles traditionnelles, même s'il n'avaient pas les aptitudes ou l'argent pour poursuivre leur préparation au permis. Or, pour respecter une règle de non concurrence légitime que nous ont imposée nos différents financeurs locaux, nous ne pouvons pas permettre aux jeunes déjà inscrits dans une auto-école traditionnelle de la quitter pour venir dans l'auto-école sociale.

Nous avons donc rencontré plus de difficultés que nous le pensions pour mobiliser les publics sur l'antenne de Paimpol. Nous n'avons pu faire entrer que 14 jeunes en deux cohortes en 2010. De plus, les jeunes paimpolais ont moins bien adhéré au dispositif que les autres (nombreux abandons), cette situation nous a amené à fermer l'antenne de Paimpol en juin 2011.

Néanmoins, nous avons poursuivi la formation des jeunes de Paimpol sur l'antenne de Guingamp, et aucun des jeunes de Paimpol n'a abandonné sa formation à la suite de la fermeture de l'antenne paimpolaise.

## 2. Bénéficiaires directs

### 2.1 Statistiques descriptives

Annexe 1 - Public visé par l'expérimentation  
Nombre et caractéristiques des bénéficiaires et territoire d'intervention

| Numéro du projet  |  | APPC_029  |                                |                                |                                |  |
|---|--|---|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|
|   |  | 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  |  | 100   | 68                             | 22                             |                                | 90   |
| Adultes   |  |   |                                |                                |                                |  |
| <b>Nombre total de bénéficiaires</b>                            |  | 100   | 68                             | 22                             |                                | 90   |
| <b>Nombre d'abandons ou exclusions</b>                          |  |   | 38                             | 2                              |                                | 40   |

## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

|  | 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  | 100   | 90   |
| Autres : <i>(préciser)</i>   |   |  |
| Autres : <i>(préciser)</i>   |   |  |
| <b>Situation</b>   |   |  |
| Elèves en pré-élémentaire  |   |  |
| Elèves en élémentaire  |   |  |
| Collégiens   |   |  |
| Lycéens en LEGT  |   |  |
| Lycéens en lycée professionnel   |   |  |
| Jeunes apprentis en CFA  |   |  |
| Étudiants du supérieur   |   |  |
| Demandeurs d'emploi  | 100   | 90   |
| Actifs occupés   |   |  |
| Autres : <i>(préciser)</i>   |   |  |
| Autres : <i>(préciser)</i>   |   |  |
| <b>Niveau de formation</b>   |   |  |
| Infra V  |   | 9  |
| Niveau V   |   | 75   |
| Niveau IV  |   | 6  |
| Niveau III   |   |  |
| Niveau III   |   |  |
| Niveau I   |   |  |
| <b>Sexe</b>  |   |  |
| Filles   |   | 34   |
| Garçons  |   | 56   |
| <b>2. Adultes</b>  |   |  |
| <b>Qualité</b>   |   |  |
| Parents  |   |  |
| Enseignants  |   |  |
| Conseillers d'orientation-psychologues   |   |  |
| Conseillers principaux d'éducation   |   |  |
| Conseillers d'insertion professionnelle  |   |  |
| Animateurs   |   |  |
| Éducateurs spécialisés   |   |  |
| Autres : <i>(préciser)</i>   |   |  |
| Autres : <i>(préciser)</i>   |   |  |

|   | Prévision initiale  | Réalisation   |
|---|---|---|
| <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<br>Oui, une partie des bénéficiaires directs est inscrite et suivie par la ML<br>Non, aucun bénéficiaire direct n'est inscrit et suivi par la ML  | Oui, tous les bénéficiaires directs sont inscrits et suivis par la ML | Oui, tous les bénéficiaires directs sont inscrits et suivis 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)<br>Départementale (un ou plusieurs départements dans une même région)<br>Régionale (une seule région)<br>Inter-régionale (2 et 3 régions)<br>Nationale (plus de 3 régions) ?                         | communale   | communale   |
| <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<br>Oui, une partie de mon territoire d'intervention est en quartiers politique de la ville<br>Non, mon territoire d'intervention n'inclut pas de quartiers politique de la | Non   | Non   |

## 2.2 Analyse qualitative

Compte tenu des difficultés de mobilisation des publics évoqués précédemment notamment sur Paimpol, nous n'avons pas réussi à faire entrer les 100 jeunes initialement prévus, mais seulement 90 au cours des deux années d'expérimentation. Mais nos coûts de fonctionnement n'ont pas été beaucoup réduits pour autant puisque les deux groupes de Paimpol nécessitaient l'emploi d'un moniteur supplémentaire pour les cours de code et de conduite, même si les groupes étaient constitués de moins de jeunes que prévu (un groupe de 6 et un groupe de 8). C'est à Paimpol que nous avons eu le taux d'abandon ou d'exclusions le plus élevé, 50% des effectifs.

Plus globalement sur les 90 jeunes qui ont intégré le dispositif sur les trois antennes, 79 ont été orientés par la Mission Locale et 11 par les travailleurs sociaux.

*37 jeunes sont toujours dans le dispositif en 2012 :*

- 23 encore en cours d'apprentissage du code,
- 14 en cours d'apprentissage de la conduite.

*53 jeunes sont sortis du dispositif :*

- 15 après obtention du permis,
- 38 pour abandon ou exclusion dont 10 en 2010 et 28 en 2011 (42%).

*Résultats aux examens :*

- 38 codes obtenus,
- 15 permis obtenus.

Pour calculer les pourcentages de réussite aux examens ou d'abandons du dispositif, nous proposons d'effectuer les calculs sur une base de 70 élèves et non pas de 90, car 15 élèves sont entrés en décembre 2011, on ne peut donc pas les compter dans la base de calcul des résultats aux examens, les calculs étant arrêtés au 31/12/2011.

Sur cette base les taux de réussite aux examens des jeunes entrés dans cette expérimentation sont de :

- 51% de réussite à l'examen de code
- 20% de réussite à l'examen de conduite

Compte tenu des publics ciblés par cette expérimentation, ces résultats sont tout à fait positifs d'autant plus que 14 jeunes entrés avant décembre 2011 sont actuellement en cours de conduite, et pour certains proches du permis. On peut raisonnablement penser que la grande majorité de ces 14 jeunes obtiendront leur permis car nous n'avons observé que 4 cas d'abandon pour des jeunes qui avaient obtenu leur code et qui étaient dans la phase d'apprentissage de la conduite.

Pour assurer le suivi des jeunes dans cette expérimentation, nous disposons d'un tableau Excel très détaillé, mis à jour mensuellement par notre assistante de gestion à partir des feuilles de présence et des documents concernant les paiements mensuels des élèves, ce qui nous permet de savoir à tout moment, si le stagiaire est assidu ou non aux cours de code et de conduite, ou aux modules de prévention routière.

C'est à partir de ce tableau que l'assistante de gestion déclenche des courriers de relance lorsque les stagiaires sont absents ou ont des retards de paiement.

Nous avons déjà ce tableau de suivi des élèves avant l'expérimentation, mais nous l'avons complété et enrichi pour les besoins de l'expérimentation.

A l'origine, il contenait les noms, prénoms et dates d'entrée, dates d'obtention des examens de code et de permis et enfin la date de sortie de la structure.

Pour les besoins de l'expérimentation, nous avons intégré l'état civil, les coordonnées, dates d'entrées et sorties, antenne d'OCAM concernée, situation actuelle (apprentissage du code ou de la conduite, permis obtenu, dépositionnement), numéro d'enregistrement préfectoral harmonisé et date d'enregistrement, prescripteur, date, heure et ajournement d'examens, nombre de jours de présence en code et nombre d'heures de conduite, financements, durée de la formation, présence aux modules obligatoires de la Sécurité routière...

⇒ La plupart des abandons déclarés ou exclusions (parce que le jeune ne venait plus depuis plusieurs semaines, sans réponse aux courriers de relance) sont survenus au cours de la phase d'apprentissage du code, pour des jeunes qui ont eu du mal à adhérer au dispositif et à ses contraintes (21 jeunes) ;

- ⇒ Par perte de motivation pour un apprentissage exigeant et plus difficile qu'ils ne l'avaient imaginé après une longue période d'apprentissage du code de plus de six mois (5) ;
- ⇒ D'autres jeunes ont abandonné pour déménagement (3 jeunes) ;
- ⇒ Pour reprise d'un emploi (2) ;
- ⇒ Pour problèmes de santé (3) ;
- ⇒ En raison de problèmes de transport pour venir aux cours (2) ;
- ⇒ Pour une entrée sur une formation qualifiante (1) ;
- ⇒ Un a été exclu pour des problèmes de comportement (1) ;
- ⇒ Seuls 4 jeunes qui avaient obtenu leur code ont abandonné le dispositif, dont un après deux présentations à l'examen pratique et un pour des raisons médicales lui interdisant de passer son permis.

Souvent après leur abandon du dispositif les jeunes mettent fin également à leur accompagnement avec la Mission Locale ce qui ne nous permet pas de savoir ce qu'ils deviennent. On peut penser néanmoins que leur abandon de la préparation au permis n'est pas lié exclusivement à leurs difficultés d'apprentissage mais fait partie d'une problématique plus globale.

Les exclusions se font lorsqu'un élève ne vient plus depuis au moins deux mois et n'a pas répondu à nos courriers de relance, ce sont souvent des jeunes qui ont progressivement cessé de payer leur cotisations mensuelles, et ont progressivement ou subitement cessé de venir aux cours. Nous essayons toujours de trouver des solutions pour éviter l'abandon des jeunes notamment en s'appuyant sur leur conseiller référent mais cela ne suffit pas toujours.

Rappelons que si ce nombre d'abandons peut paraître élevé, il ne l'est pas par rapport au public ciblé, tous les organismes de formation qui mettent en place des prestations de formation à destination des publics jeunes en insertion rencontrent les mêmes difficultés, de même que les auto-écoles traditionnelles.

## II. Déroulement de l'expérimentation

### A. Actions mises en œuvre

#### 1. Actions préparatoires à la mise en œuvre du dispositif

Pour organiser l'ouverture d'une antenne sur Paimpol et augmenter nos capacités d'accueil sur les deux antennes préexistantes au projet, à Lannion et Guingamp, nous avons recruté une chargée de projet à temps partiel sur quatre mois à qui nous avons confié les missions d'organiser le recrutement de nouveaux moniteurs, d'informer les élus et différents partenaires du dispositif des modalités de fonctionnement de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir », et de ses modalités d'évaluation, de trouver un local à Paimpol ou encore de participer à la conception des outils de suivi des bénéficiaires de l'expérimentation, ou au repérage des outils pédagogiques nécessaires pour la nouvelle antenne.

La chargée de projet a organisé des réunions avec les élus locaux de Paimpol, pour leur présenter le dispositif et obtenir leur soutien.

Des réunions avec les travailleurs sociaux des CSD, avec les conseillers techniques des trois pôles de la Mission Locale OCA., ont également été organisées sur les trois territoires pour expliquer le dispositif expérimental, ainsi que les modalités d'évaluation.

Il a été très difficile de faire accepter le principe du tirage au sort des jeunes positionnés sur l'expérimentation, d'ailleurs force est de constater au moment de ce bilan que certains partenaires se sont censurés et n'ont pas orienté un certain nombre de jeunes vers ce dispositif à cause de ce principe de tirage au sort aléatoire.

A la demande des élus locaux, la chargée de projet a également rencontré tous les responsables des auto-écoles traditionnelles installées sur le territoire de Paimpol pour les informer de notre respect de la règle déontologique de non concurrence, et ainsi les rassurer car ce dispositif les inquiétait.

Une conférence de presse a également été organisée à Paimpol pour informer la population de l'arrivée de ce nouveau dispositif sur leur territoire.



Toutes ses démarches ont pris plus de temps que prévu, et l'antenne de Paimpol n'a pas pu commencer son activité avant mai 2010.

## **2. Actions mises en œuvre pour la réalisation du projet**

Une fois le travail d'information et de mobilisation des partenaires achevé, les locaux de Paimpol trouvés et aménagés, les nouveaux moniteurs recrutés, les nouveaux véhicules loués et le matériel pédagogique arrivé et installé, l'expérimentation a pu entrer dans sa phase opérationnelle sur Paimpol, soit en mai 2010, alors que l'expérimentation a commencé en février 2010 sur Guingamp et Lannion.

Pour ces deux antennes préexistantes au dispositif expérimental, nous avons dû attendre que les conseillers des missions locales et les travailleurs sociaux aient été informés des conditions de réalisation de ce nouveau dispositif et nous envoient des fiches de prescriptions concernant les jeunes qu'ils souhaitaient orienter vers l'auto-école sociale.

### **2.1 Repérage et orientation du public**

Les conseillers de la Mission Locale OCA et les travailleurs sociaux des CSD repèrent au cours d'entretiens individuels les jeunes ayant un projet professionnel nécessitant la possession d'un permis de conduire et rentrant dans les critères prédéfinis pour accéder au dispositif. Ils informent alors le jeune des conditions d'accès et de fonctionnement de ce dispositif et, si le jeune est d'accord, ils l'orientent au moyen d'une fiche de prescription, vers l'auto-école sociale.

Avant d'être envoyées à l'auto-école, les fiches de prescription des jeunes orientés par les conseillers de la Mission Locale sont présentées devant les commissions du Fonds d'Aide aux Jeunes pour validation sur les critères sociaux, puisque les jeunes bénéficieront également d'une aide de Conseil Général des Côtes d'Armor pour cette préparation au permis.

Les prescriptions envoyées par les CSD sont étudiées en cellule d'orientation interne aux CSD, avant d'être adressées à l'auto-école.

Le passage devant ces différentes commissions mensuelles, alourdit le dispositif de sélection et d'entrée des jeunes, mais c'est un passage obligé car le Conseil Général est l'un de nos principaux financeurs depuis le début de notre activité.

Ensuite, lorsque les prescriptions arrivent au siège de l'auto-école sociale OCAM, les jeunes sont reçus en entretiens individuels avec les enseignants de la conduite pour une évaluation de leurs capacités d'apprentissage du code et de la conduite et une vérification d'éventuels problèmes de santé, rendant le passage du permis impossible, au moins momentanément.

Si le candidat est jugé apte pour la formation, il sera convoqué ultérieurement pour un rendez-vous avec l'assistante de gestion afin d'effectuer son inscription sur le site de la SOFRES, on lui rappelle alors que son entrée n'est toujours pas acquise, puisqu'il est possible qu'il soit randomisé et donc exclu du dispositif.

Après le tirage au sort, on informe par courrier, chacun des jeunes retenus, en leur précisant la date de démarrage de l'action.

Toutes ces actions préalables à l'entrée en formation nécessitent, dans le meilleur des cas, compte tenu des agendas des différentes commissions et partenaires, au moins deux mois entre la première fois où le conseiller propose au jeune la préparation au permis avec OCAM et l'entrée effective dans le dispositif.

### **2.2 Déroulement de la formation**

Le jour du démarrage de la formation, les jeunes signent trois documents contractuels :

- un contrat d'engagement, dans lequel ils s'engagent à être assidus aux cours mais également aux modules de prévention routière, et à verser les 100€ au démarrage de l'action, puis 30€ mensuels jusqu'à obtention du permis, et à respecter le règlement intérieur ;
- le règlement intérieur ;
- une déclaration sur l'honneur attestant qu'ils ne sont pas engagés auprès d'une autre auto-école et qu'ils n'ont jamais obtenu leur permis auparavant.

**Pendant les 3 premiers mois la formation est très intensive**, tous les membres de la cohorte de 8 à 12 jeunes entrés à la même date, forment un groupe d'apprenants qui vont suivre des cours de code, **4 demi-journées par semaine**, à raison de 12 heures hebdomadaires.

Le moniteur adapte les cours de code au rythme d'apprentissage des élèves, il s'appuie sur un classeur s'inspirant de la pédagogie mise en œuvre dans les ateliers de lutte contre l'illettrisme, pour faire apprendre et mémoriser tout le livre de code, pas à pas (cf. description des outils pédagogiques construits spécifiquement pour ces publics par notre directrice pédagogique au démarrage de l'auto-école sociale, dans le tableau « outils »), ces outils constituent vraiment une plus-value importante pour l'apprentissage des publics en difficultés, pour nous, ils sont indispensables dans une auto-école sociale d'insertion.

Chaque demi-journée de préparation au code est scindée en 2 parties :

- 1h30 consacrée à l'apprentissage du code tel que nous venons de le décrire, et,
- 1h30 consacrée à l'entraînement à l'examen avec les DVD-test utilisés par toutes les auto-écoles marchandes, avec une correction personnalisée, dispensée par l'enseignant.

La sensibilisation à la sécurité routière est également très présente dans notre programme d'enseignement, par les interventions des moniteurs à chaque cours, mais aussi au moyen de deux modules obligatoires de deux heures, chacun animés par la Gendarmerie nationale et par un assureur, l'objectif étant de préparer les bénéficiaires de l'auto-école sociale à devenir des conducteurs citoyens respectueux des autres usagers de la route.

Les cours sont très interactifs, les jeunes passent régulièrement « au tableau » pour expliquer aux autres, tel ou tel point du code, l'objectif étant de valoriser les élèves, ceux qui ont compris plus vite expliquent aux autres. Une dynamique de groupe positive est systématiquement recherchée par les moniteurs, basée sur le respect de l'autre et l'entraide.

Pour évaluer la progression des élèves, les moniteurs ne se contentent pas des DVD-TEST, ils organisent également des petits contrôles écrits en fin de semaine, et proposent même des travaux à effectuer à la maison qu'ils corrigent à la séance suivante, pour ceux qui en ont besoin.

Lorsque les 3 mois de phase d'apprentissage intensif du code sont terminés, soit les jeunes sont prêts pour l'examen théorique et le moniteur les présente à cet examen, soit ils doivent encore s'entraîner avec des séances de DVD-TEST obligatoires 2 fois par semaine au moins, et jusqu'à 4 fois par semaine, jusqu'à ce qu'ils ne fassent plus que 5 fautes maximum par séance et puissent passer leur examen théorique.

Mais nos enseignants ne se contentent pas de donner des cours, nous leur demandons également d'être à l'écoute des difficultés rencontrées par les élèves, qu'elles soient d'ordre pédagogiques ou sociales, en cas de difficultés repérées, l'enseignant appelle directement le conseiller référent du jeune au téléphone, pour l'alerter, de façon à ce que le conseiller puisse intégrer cette information dans le cadre de l'accompagnement du jeune, sur son projet d'insertion.

De leur côté, les conseillers vérifient toujours, lors des entretiens avec le jeune, que la préparation au permis se déroule dans de bonnes conditions, et informe le moniteur si des événements dans la vie du jeune peuvent perturber momentanément ou durablement son apprentissage.

Les problèmes les plus fréquemment rencontrés sont liés au financement de la formation, très souvent, les jeunes disent ne pas pouvoir payer leur 30€ mensuels, et cela même si leur conseiller leur a débloqué une allocation CIVIS pour qu'une partie serve à financer la préparation au permis, d'où l'importance des relations étroites et régulières entre l'auto-école sociale et les conseillers.

L'assistante de gestion transmet également mensuellement par mail à la référente du dispositif dans chaque antenne de la Mission Locale, ainsi qu'à tous les conseillers la liste des jeunes qui rencontrent des difficultés de paiement, ou des problèmes d'assiduité, pour que les conseillers puissent revoir cela avec les jeunes concernés, dans le cadre de leur accompagnement global, c'est souvent l'occasion d'aborder plus globalement le thème de la gestion d'un budget.

Lorsqu'un jeune obtient son code, son conseiller en est informé par mail, il sait ainsi que le jeune est de nouveau disponible pour un emploi ou une formation, pouvant être occupé ou suivi en parallèle à la préparation à la conduite.

## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

Après l'obtention du code, commence la phase d'apprentissage de la conduite, à raison de deux heures de conduite hebdomadaires, si le jeune travaille ou intègre une formation dans cette période, le moniteur adapte les horaires des leçons aux contraintes du jeune.

Le jeune peut bénéficier de 80 leçons, avant qu'une évaluation soit faite par un collège de deux moniteurs, chargés d'évaluer les capacités de progression du jeune. Si on est face à un blocage, l'orientation vers d'autres dispositifs peut être envisagée, véhicule à boîte automatique, par exemple.

C'est le moniteur qui détermine le moment du passage de l'examen pratique, en fonction de la progression du jeune.

Les conseillers de la Mission Locale sont informés par mail, lorsqu'un jeune obtient son permis.

### 2.3 Moyens mis en œuvre

Nous avons 2 moniteurs à temps plein et une assistante de gestion 10 heures mensuelles, ainsi que deux antennes et deux véhicules de location, avant le démarrage de l'expérimentation.

Pendant l'expérimentation nous avons recruté :

- une chargée de projet sur ¼ de temps, pendant 4 mois, pour la mise en œuvre du projet,
- une monitrice à temps partiel (22h hebdomadaires),
- un moniteur à temps plein pendant 8 mois,
- en conservant nos deux moniteurs du départ à temps plein, et en augmentant le temps imparti à l'assistante de gestion à un contrat de 30 heures par semaine.

Pour cette expérimentation, nous avons ouvert une troisième antenne à Paimpol, loué un troisième véhicule, et acheté un vidéoprojecteur et du matériel pédagogique.

|                                 | Description synthétique de chaque action   | Spécifique au caractère expérimental du projet (oui/non) | Durée en mois | Ressources humaines mobilisées |      |   |
|---------------------------------|--|--|---------------|--------------------------------|------|---|
|                                 |  |  |               | Effectifs                      | ETP  | Type de personnel concerné (qualifications)                                   |
| <b>1. Préparation du projet</b> | <i>du 1<sup>er</sup> janvier 2010 au 30 avril 2010</i>   |  |               |                                |      |   |
| Action n°1                      | Réunions d'information des élus locaux de Paimpol  | oui  | 1             | 1                              | 0,25 | chargée de projet   |
| Action n°2                      | Réunion d'information pour les partenaires prescripteurs : conseillers de la mission locale et assistantes sociales des trois circonscriptions : Lannion, Guingamp et Paimpol. | oui  | 1             | 1                              | 0,25 | chargée de projet   |
| Action n°3                      | Réunion d'information des responsables d'auto-école traditionnelles de Paimpol pour les rassurer sur la clause de non concurrence que les élus nous imposent                   | oui  | 1             | 1                              | 0,25 | chargée de projet   |
| Action n°4                      | Recherche de locaux sur Paimpol pour la nouvelle antenne de l'auto-école sociale   | oui  | 1             | 1                              | 0,25 | chargée de projet   |
| Action n°6                      | Achat de matériel pédagogique pour l'antenne de Paimpol  | oui  | 2             | 1                              | 0,86 | assistante de gestion OCAM  |
| Action n°5                      | Aménagement des locaux de Paimpol  | oui  | 2             | 1                              | 0,86 | assistante de gestion OCAM, chargée de projet                                 |
| Action n°7                      | Recherche des jeunes concernés par l'expérimentation   |  | 3             |                                |      | Conseillers de la mission locale et travailleurs sociaux des circonscriptions |
| Action n°8                      | Orientation des jeunes vers OCAM par les partenaires avec fiches de prescription   |  | 3             |                                |      | Conseillers de la mission locale et travailleurs sociaux des circonscriptions |
| Action n°9                      | Passage des dossiers en commissions FAJ ou en cellules d'orientation, pour   |  | 2             |                                |      | Elus, conseillers de la mission   |

## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

|   |  |     |           |   |      |   |
|---|--|-----|-----------|---|------|---|
|   | validation des critères sociaux  |     |           |   |      | locale et travailleurs sociaux des circonscriptions                                     |
| Action n°10                               | Validation des candidatures avec des test théoriques et pratiques                                |     | 2         |   | 2,63 | Enseignants de la conduite de OCAM  |
| Action n°11                               | Réunion à Paris : Présentation du dispositif d'évaluation de l'expérimentation - 23 octobre 2009 |     | 1 journée | 1 | 0,25 | chargée de projet   |
| Action n°12                               | Réunion à Paris : Atelier d'échanges en octobre 2010   |     | 1 journée | 1 | 0,25 | chargée de projet   |
| <b>2. Lancement de l'expérimentation</b>  | <i>du 1<sup>er</sup> mai 2010 au 31 décembre 2011</i>  |     |           |   |      |   |
| Action n°1                                | Préparation du tableau de suivi des élèves pendant l'expérimentation                             |     | 1         | 1 | 0,86 | assistante de gestion OCAM  |
| Action n°2                                | Inscription des jeunes sur le site de la TNS-Sofres et randomisation = 12 demies-journées        | oui | 6 jours   | 1 | 0,86 | assistante de gestion OCAM  |
| Action n°3                                | Démarrage de l'apprentissage du code pour les jeunes n'ayant pas été randomisés                  |     | 3         | 3 | 2,63 | Enseignants de la conduite de OCAM  |
| Action n°4                                | Organisation des modules de sécurité routière  |     |           | 2 |      | Un représentant de la Brigade Anti-Drogue de la Gendarmerie, un assureur privé bénévole |
| Action n°5                                | Présentation des élèves à l'examen théorique   |     |           | 3 | 2,63 | Enseignants de la conduite de OCAM  |
| Action n°6                                | Réunion à Rennes : 15 décembre 2011 : Rencontre régionale des porteurs de projets                |     | 1 journée | 1 | 0,25 | chargée de projet   |
| <b>3. Achèvement de l'expérimentation</b> | <i>du 1<sup>er</sup> mai 2010 au 31 décembre 2011</i>  |     |           |   |      |   |
| Action n°1                                | Présentation des élèves à l'examen pratique  |     | 1         | 3 | 2,63 | Enseignants de la conduite de OCAM  |
| Action n°2                                | Préparation et rédaction du bilan intermédiaire au 30 juin 2010                                  |     | 1         | 1 | 0,86 | assistante de gestion OCAM, chargée de projet   |
| Action n°3                                | Préparation et rédaction du bilan intermédiaire au 31 décembre 2010                              |     | 1         | 1 | 0,86 | assistante de gestion OCAM, chargée de projet   |
| Action n°4                                | Préparation et rédaction du bilan intermédiaire au 30 juin 2011                                  |     | 1         | 1 | 0,86 | assistante de gestion OCAM, chargée de projet   |
| <b>4. Achèvement de l'évaluation</b>      | <i>du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 30 mars 2012</i>  |     |           |   |      |   |
| Action n°1                                | Préparation et rédaction du bilan final  |     | 2         | 1 | 0,86 | assistante de gestion OCAM, chargée de projet   |

## B. Partenariats

### 1. Partenaires opérationnels

| Nom de la structure partenaire  | Rôle dans l'expérimentation   |
|---|---|
| Mission locale Ouest Côtes d'Armor (antennes de Guingamp, Lannion et Paimpol) | Repérer, informer, orienter les jeunes vers le dispositif, les soutenir et maintenir dans une dynamique de projet tout au long de la formation. |

## Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

|  |   |
|--|---|
| Circonscriptions des Solidarités Départementales de Guingamp, Lannion et Paimpol | Repérer, informer, orienter les jeunes vers le dispositif.  |
| CHRS « La Maison de l'Argoat » de Guingamp                                       | Repérer, informer, orienter les jeunes vers la Mission Locale pour bénéficiaire de ce dispositif. |
| CHRS « Amisep-Kerlann » de Lannion   | Repérer, informer, orienter les jeunes vers la Mission Locale pour bénéficiaire de ce dispositif. |

Tous ces partenariats existaient déjà avant cette expérimentation, mais ils ont été renforcés au cours de celle-ci.

### 2. Partenaires financiers

| <i>Financements</i>                       | <i>Part de ces financements dans le budget total de l'expérimentation (hors évaluation) en %</i> |
|---|--|
| Fonds d'expérimentations pour la jeunesse | 59,47%   |
| Cofinancements extérieurs à la structure  | 25,95%   |
| Autofinancement                           | 14,58%   |

### C. Pilotage de l'expérimentation

Le comité de pilotage local est composé :

- la directrice de l'auto-école sociale.
- la présidente d'OCAM et coordinatrice de l'expérimentation.
- trois salariées de la Mission Locale (une pour chacune des antennes de Lannion, Guingamp et Paimpol), chacune d'elle étant référente du dispositif auto-école sociale pour son antenne.
- l'assistante de gestion de l'auto-école sociale.

Le comité de pilotage s'est réuni trois fois pour faire le point sur le nombre d'entrées, la programmation de nouvelles entrées, la progression des élèves, les résultats aux examens et les difficultés rencontrées.

#### Autres commentaires relatifs au pilotage

La directrice de l'auto-école sociale, est chargée de la coordination entre les différents sites de l'auto-école sociale. Elle organise régulièrement des réunions pédagogiques de coordination avec l'ensemble du personnel de l'auto-école sociale.

Par ailleurs, la présidente de l'auto-école sociale et coordonnatrice de l'expérimentation, la directrice et l'assistante de gestion se rencontrent une fois par mois pour faire le point sur l'expérimentation.

Nous avons demandé à avoir un représentant de l'Etat dans notre comité de pilotage local, sans obtenir gain de cause.

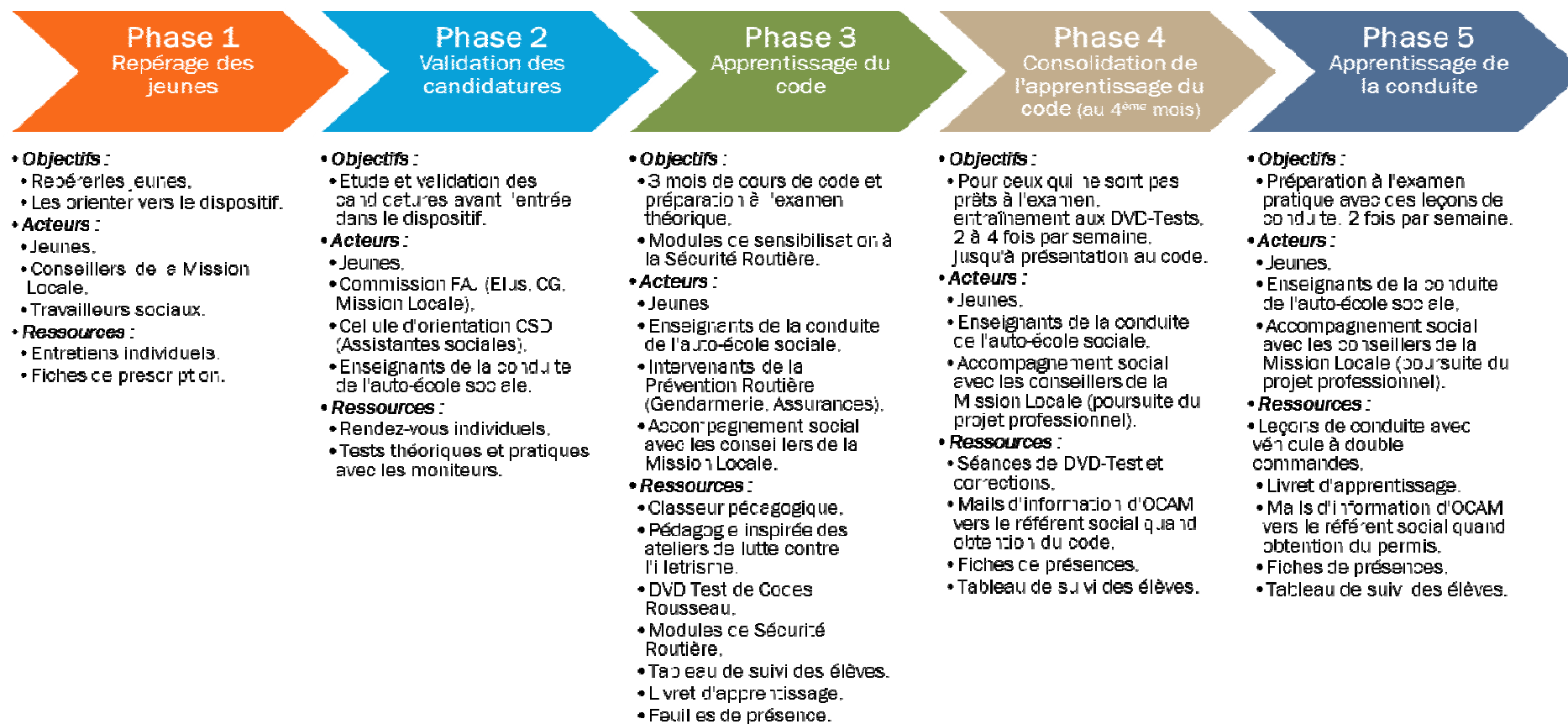
Nous avons utilisé le tableau de bord de l'auto-école sociale qui a été développé au fur et à mesure en fonction des besoins des comités de pilotage. Pour rappel, ce tableau contient : l'état civil, les coordonnées, dates d'entrées et sorties, antenne d'OCAM concernée, situation actuelle (apprentissage du code ou de la conduite, permis obtenu, dépositionnement), numéro d'enregistrement préfectoral harmonisé et date d'enregistrement, prescripteur, date, heure et ajournement d'examens, nombre de jours de présence en code et nombre d'heures de conduite, financements, durée de la formation, présence aux modules obligatoires de la Sécurité routière...

Les échanges avec les autres expérimentateurs ont été très utiles notamment pour l'ouverture de l'antenne de Paimpol, car nous avons pu, sur les conseils d'un collègue, donner des leçons de code sur Paimpol, sans être contraints de passer par la procédure de demande d'agrément d'une nouvelle antenne auprès de la préfecture, ce qui est une démarche très lourde et très longue, nous avons seulement informé la préfecture que nous allions étendre notre activité sur Paimpol.

### III. Enseignements généraux de l'expérimentation

#### A. Analyse du dispositif expérimenté

PARCOURS DU JEUNE AVEC L'AUTO-ECOLE SOCIALE OCAM (entre 18 et 25 ans, sortie scolaire avec niveau VI ou V, engagé dans un projet d'insertion avec la Mission Locale)



## **B. Enseignements et conditions de transférabilité du dispositif**

### **1. Public visé**

Le public visé est constitué de jeunes de 18 à 25 ans, accompagnés par une Mission Locale et engagés dans un projet d'insertion.

Pour être orientés par leur conseiller de la Mission Locale sur de ce dispositif, les jeunes doivent remplir deux conditions :

- avoir un niveau scolaire infra baccalauréat, car au-delà, ils n'ont pas besoin d'une pédagogie spécifique pour apprendre et mémoriser le code de la route, il suffit de leur faire bénéficier d'un dispositif d'aide financière pour qu'ils puissent obtenir leur permis avec une auto-école traditionnelle.
- rencontrer des difficultés financières, leur rendant l'accès au permis inaccessible avec une auto-école traditionnelle.

Notre objectif était de faciliter l'accès au permis des publics jeunes les plus éloignés de l'emploi et de l'insertion sociale et professionnelle réussie, à la fois parce qu'ils rencontrent des difficultés d'apprentissage, mais aussi parce que leur environnement économique et social est complexe, et que leur famille et eux-même n'ont pas les moyens financiers pour une préparation au permis traditionnelle.

Mais, il faut savoir qu'en ciblant ces publics en difficulté d'insertion, la durée de l'apprentissage est longue, 14 mois de formation et 58 heures de conduite en moyenne, pour parvenir à l'obtention du permis (mais des jeunes entrés au début de l'expérimentation, en février 2010, sont encore dans la phase de préparation de la conduite actuellement, lorsqu'ils obtiendront leur permis, ils viendront augmenter ces moyennes). Le coût de cette préparation est donc assez élevé, et les taux d'abandon sont, eux aussi, assez importants (42%).

Cependant, il est important de relativiser les chiffres concernant les taux d'abandon, car ils sont équivalents à ceux qu'on rencontre dans toutes les actions de formation qui ciblent des publics en insertion, ceux-ci étant souvent englués dans des problèmes périphériques, qui ne leur permettent pas de mener à terme la formation commencée, même si au départ leur motivation est forte et bien réelle.

D'où la nécessité absolue d'un accompagnement social renforcé pendant toute la durée de l'apprentissage du permis, celui-ci étant assuré par la Mission Locale.

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

Le dispositif testé est une auto-école sociale d'insertion.

Les actions menées dans ce cadre sont :

- a) une préparation des jeunes à l'examen théorique du permis de conduire (cours collectifs),
- b) une sensibilisation forte à la sécurité routière (modules animés par des intervenants extérieurs),
- c) une préparation à l'examen pratique du permis de conduire avec des leçons individuelles.

Pendant les 3 premiers mois de préparation au code, la formation est très intensive, ceci est une condition sine qua non pour que des personnes qui rencontrent des difficultés d'apprentissage importantes puissent mémoriser le code de la route.

Tous les membres de la cohorte de 8 à 12 jeunes entrés à la même date, forment un groupe d'apprenants qui vont suivre de cours de code 4 demi-journées par semaine, à raison de 12 heures hebdomadaires.

Le moniteur adapte les cours de code au rythme d'apprentissage des élèves, il s'appuie sur un classeur s'inspirant de la pédagogie mise en œuvre dans les ateliers de lutte contre l'illettrisme pour faire apprendre et mémoriser tout le livre de code, pas à pas, (cf. description des outils pédagogiques construits spécifiquement pour ces publics par notre directrice pédagogique au démarrage de l'auto-école sociale, dans le tableau « outils »).

Les élèves reçoivent un cahier vierge à leur entrée dans le dispositif, et ils vont copier et illustrer chaque leçon de code sur ce cahier, pendant les trois premiers mois de cours théoriques, de façon à vraiment s'approprier le code de la route et à le mémoriser durablement.

Ces outils constituent vraiment une plus-value importante pour l'apprentissage des publics en difficultés, pour nous ils sont un outil indispensable dans une auto-école sociale d'insertion.

Chaque demi-journée de préparation au code est scindée en 2 parties:

- 1h30 consacrée à l'apprentissage du code tel que nous venons de le décrire, et,
- 1h30 consacrée à l'entraînement à l'examen avec les DVD-test utilisés par toutes les auto-écoles marchandes.

Lorsque les 3 mois de phase d'apprentissage intensif du code sont terminés, soient les jeunes sont prêts pour l'examen théorique et le moniteur les présente à cet examen, soient ils doivent encore s'entraîner avec des séances de DVD-TEST obligatoires 2 fois par semaine au moins et jusqu'à 4 fois par semaine, jusqu'à ce qu'ils ne fassent plus que 5 fautes maximum par séance et puissent passer leur examen théorique.

Les leçons de conduite ne débutent qu'après l'obtention du code car il y a trop d'abandons avant l'obtention de l'examen théorique.

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

#### **3.1 Partenariats techniques**

L'auto-école sociale Ouest Côtes d'Armor Mobilité existait sur notre territoire avant le démarrage de cette expérimentation, les relations partenariales entre les salariés de l'auto-école sociale et les conseillers de la Mission Locale ou les travailleurs sociaux du département également.

Pour la création d'une auto-école sociale, la phase de création de ces partenariats est indispensable et déterminante pour la réussite du dispositif. En effet ce sont ces travailleurs sociaux qui vont rechercher et orienter les publics vers l'auto-école sociale; il est donc important d'avoir prédéfini les critères d'éligibilité des publics vers ce dispositif, et d'en avoir informé les prescripteurs. Il est également indispensable d'avoir bien informé les prescripteurs du fonctionnement du dispositif et de s'être assuré qu'ils continueront à voir régulièrement les jeunes pendant toute la durée de leur préparation au permis, cet accompagnement personnalisé est indispensable pour éviter trop de décrochage en cours d'apprentissage.

La plupart des jeunes entrés sur cette expérimentation étaient suivis dans le cadre du programme CIVIS qui impose un rendez-vous mensuel avec le conseiller de la Mission Locale, ce qui nous semble être un bon rythme pour l'accompagnement de ces jeunes dans le cadre de ce dispositif d'auto-école sociale.

Il serait bon qu'un comité de pilotage rassemblant des membres de l'auto-école sociale et des travailleurs sociaux prescripteurs, Mission Locale et service RSA soit constitué et se réunisse une, à deux fois par an pour veiller au bon fonctionnement de ce dispositif. Mais en dehors de ce comité de pilotage, il faut que l'auto-école sociale communique mensuellement, des informations sur la progression pédagogique des jeunes. Et en dehors de cette communication mensuelle, il faut que l'auto-école signale tout problème d'absentéisme ou de comportement des jeunes à leurs référents à la Mission Locale ou auprès des conseillers RSA concernés, pour permettre une bonne coordination des acteurs qui accompagnent le jeune dans son projet d'insertion.

#### **3.2 Partenariats financiers**

Comme nous l'avons déjà dit cette auto-école sociale existait avant l'expérimentation du Haut-Commissariat à la Jeunesse, ce qui signifie qu'elle s'appuyait déjà sur des partenariats financiers, qui sont indispensables pour le fonctionnement d'une telle structure.

Il faut que ces partenariats soient solides et si possible stables pour assurer la pérennisation de ce type de structure.



En effet, les trois premières années d'exercice, nous avons bénéficié d'une aide importante de la Région Bretagne dans le cadre des contrats de Pays, mais celle-ci n'était pas pérenne, aujourd'hui, nous n'avons plus d'aide de la Région.

Nous avons également bénéficié des aides de l'Etat, via le FIPJ que nous avons obtenu par l'intermédiaire de la Mission Locale, nous n'en aurons pas en 2012, car ce fonds d'Etat a été considérablement réduit.

Nous n'avons jamais réussi à avoir des subventions, directement de la part des villes de Lannion et Guingamp, malgré des demandes multiples, si ce n'est au travers du CLSPD, mais les sommes obtenues sont très modestes.

Seul, le Conseil Général des Côtes d'Armor a soutenu notre initiative depuis le départ, mais depuis 2009, il exige que nous fassions appel au FSE (Fonds Social Européen) pour prendre en charge une partie de la subvention qu'il nous accorde, dans le cadre du Programme d'Insertion Départemental. Et compte tenu du fonctionnement complexe du FSE, concrètement, la subvention globale du Conseil Général est en diminution, alors que nos charges, de carburant notamment, sont en permanente augmentation, c'est pourquoi, nous avons de fortes inquiétudes quant à la pérennisation de ce dispositif.

Notre expérience montre qu'une auto-école sociale ne peut être pérenne que, si elle est soutenue financièrement par tous les partenaires institutionnels :

- l'Etat,
- le Conseil Régional,
- le Conseil Général,
- les collectivités locales sur les lieux d'implantation.

et si possible sur des montants qui restent stables d'une année à l'autre.

#### **4. Impacts sur la structure**

Ce projet nous a permis de tenter d'ancrer l'auto-école sociale sur le territoire de Paimpol, ce que réclamaient les élus locaux et les assistantes sociales depuis plusieurs années, hélas, pour nous rendre compte que ce territoire n'avait pas assez de jeunes intéressés par l'auto-école sociale, pour permettre une implantation pérenne d'une antenne d'OCAM à Paimpol.

Nous avons amélioré notre tableau de suivi des élèves grâce à ce dispositif.

Nous avons dû recruter trois moniteurs supplémentaires pendant la durée du dispositif, mais nous n'avons pas pu pérenniser leurs emplois au-delà de cette expérimentation.

#### **Conclusion :**

Comme nous l'avons dit en introduction, un dispositif d'auto-école sociale est indispensable pour permettre à certains jeunes en insertion et rencontrant des difficultés d'apprentissage pour obtenir leur permis. Et le permis est indispensable en zone rurale pour que ces jeunes réussissent leur insertion sociale et professionnelle.

Cette expérimentation nous a permis de faire entrer plus de jeunes dans notre dispositif d'auto-école sociale d'insertion, sur les territoires du Trégor Goëlo et de Guingamp (90 jeunes entrées en 24 mois, dans le cadre de cette expérimentation, alors que nous ne pouvions intégrer que 30 jeunes, chaque année depuis 2007).

Peut-être, avons-nous surestimé le nombre de jeunes qui auraient besoin de l'auto-école sociale, chaque année sur nos territoires ? Au regard de cette expérience, je pense que nous devrions rester sur la base initiale de 30 jeunes par an pour avoir une efficacité optimum, si nous devons pérenniser ce dispositif.

Hélas, compte tenu des charges qui n'ont cessé d'augmenter depuis cinq ans ( carburant, salaires, charges locatives...) et du fait, que nous avons perdu certains partenaires financiers, comme le Conseil Régional, que d'autres ont réduit leurs financements, comme le Conseil Général, nous allons probablement devoir renoncer à cet outil d'insertion sur notre territoire, dès l'année 2013, sauf si, à la suite de cette expérimentation, l'Etat décidait d'accorder une subvention annuelle, pour ce type de dispositif d'insertion qui donne des résultats satisfaisants pour la population ciblée.

**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>

