

Thématique : Permis de conduire

Intitulé du projet

APPC-081 Bis

Note de restitution finale remise par La MIAJ porteur du
projet
au Fonds d'Expérimentations pour la Jeunesse
dans le cadre de l'appel à projets lancé en mai 2009
par le Ministère en charge de la Jeunesse

Date 29 Juillet 2011



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

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

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

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

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

<http://www.experimentationsociale.fr>

Pour plus d'informations sur l'évaluation du projet, vous pouvez consulter sur le site www.experimentationsociale.fr le rapport d'évaluation finale remis au FEJ par l'évaluateur.



FICHE SYNTHETIQUE SUR LE PROJET –

Numéro du projet APPC-081 Bis

LE DISPOSITIF EXPERIMENTE

Titre : PILOTE TA VIE**Objectifs initiaux :**

- 1-Favoriser l'accès à l'emploi ou à la formation par l'obtention du permis de conduire.
- 2-Responsabiliser les futurs jeunes conducteurs en les informant et en les rendant acteur de la prévention des conduites à risque sur la route.

Public(s) cible (s) :

- 1-250 jeunes de 18 à 25 ans inscrits à la MIAJ ayant un projet professionnel défini ont été sensibilisés à l'action.
- 2-Tous étaient issus du secteur d'intervention de notre structure.
- 3-135 jeunes ont été positionnés pour le tirage au sort.
- 4- 100 jeunes ont été retenus par la TNS SOFFRES et pouvaient bénéficier de l'aide financière de 750€.

Descriptif synthétique du dispositif expérimenté :

- 1-Sensibilisation et sélection des 135 jeunes.
- 2-Participation aux ateliers de prévention sur la sécurité routière (vitesse, alcool, drogue, la vie après l'accident). Dernier atelier consacré à la création de moyens de communication sur les thèmes cités ci-dessus.
- 3-Suivi du jeune dans son apprentissage du permis de conduire de l'inscription à l'auto-école jusqu'à l'obtention du permis.

Territoire(s) d'expérimentation :

L'Ouest Var, comprenant les 12 communes d'intervention de la MIAJ dont une répertoriée comme sensible « ZUS ».

Valeur ajoutée du dispositif expérimenté :

Le permis B est un élément obligatoire dans un grand nombre d'offres d'emploi, notamment dans les secteurs de l'hôtellerie / restauration et l'aide à la personne.
C'est le premier dispositif qui met réellement en lien l'incidence du permis de conduire sur l'accès à l'emploi.

Partenaires techniques opérationnels:

Association Prévention MAIF, l'AVASTOFA, l'association des Traumatisés Crâniens, et les autos-écoles.

Partenaires financiers :

- Demande de subvention auprès de Toulon Provence Méditerranée, Fondation MAIF, Fondation MACIF.
- Refus de ces 3 organismes.

Durée de l'expérimentation : Janvier 2010 à février 2011 soit 14 mois

Durée initiale : 12 mois

Durée effective : 14 mois

LE PORTEUR DU PROJET

Nom de la structure : MIAJ

Type de structure : Mission Locale de l'Ouest Var, Association loi 1901

L'ÉVALUATION DU PROJET

Nom de la structure : MIAJ

Type de structure : Mission Locale de l'Ouest Var, Association loi 1901

Introduction :

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

A. Objectifs initiaux du projet

- L'objectif du projet est de **favoriser l'accès à l'emploi par l'obtention du permis de conduire**. Les jeunes 18/25 ans sont fortement touchés par le chômage dans notre région. Le permis de conduire est souvent un critère exigé pour pouvoir répondre à une offre d'emploi notamment dans les domaines de l'hôtellerie restauration, du bâtiment, de la grande distribution et de l'aide à la personne, secteurs proposant le plus d'offres sur notre territoire. **Les jeunes, sans permis, se retrouvent donc dans l'impossibilité d'accéder à un emploi même de s'y présenter.**

- De plus, certaines communes sur lesquelles la Mission Locale intervient sont très mal desservies au niveau transport en commun, ce qui complique davantage leurs démarches d'insertion professionnelle.

- Le coût du permis de conduire est à la base d'environ 1200€ mais au final de 1500 à 2800€. D'où une difficulté supplémentaire pour des jeunes avec une problématique financière. Il existe bien le permis de conduire à 1€ par jour mais pour pouvoir en bénéficier, le jeune doit justifier de ressources mensuelles suffisantes. Ce qui est peu souvent le cas.

- Concernant la région PACA, l'observatoire régional de sécurité routière, vient de rendre ses chiffres provisoires. On assiste entre décembre 2007 et décembre 2008 à une forte hausse du nombre de tués (+ 12 morts). Au niveau départemental, les évolutions les plus significatives se situent dans les Bouches du Rhône et dans le Var (+ 4 tués).

- Selon l'observatoire de sécurité routière de la Direction Départementale de l'Équipement du Var, au cours des 9 premiers mois 2008, la répartition des tués selon l'âge confirme la surreprésentation des 15-24 ans. En effet, 29% des accidents mortels impliquent des jeunes de 15 à 24 ans.

Les objectifs initiaux étaient donc de :

- Favoriser l'accès à l'emploi par l'obtention du permis de conduire.

- Responsabiliser les futurs jeunes conducteurs en les informant et en les rendant acteur de la prévention des Conduites à risque sur la route.

D'où l'originalité de ce projet qui a porté sur la démarche participative des jeunes qui ont mis à profit, en direction d'autres jeunes, l'acquisition de connaissances sur la prévention et la sécurité routière (création d'affiches).

Ils se sont également acquittés d'une contribution financière de leur permis, correspondant à leur inscription à l'auto école et au passage du code.

Sont donc présents dans ce projet, des **valeurs éducatives et citoyennes** qui rendront le jeune autonome et acteur de sa vie.

B. Le territoire d'expérimentation

Cette action a concerné les jeunes âgés de 18 à 25 ans révolus, inscrits à la MIAJ, et domiciliés sur les communes de la Seyne sur Mer et de l'ouest Var, soit les 12 communes d'intervention de la Mission Locale MIAJ. Certaines communes sont particulièrement difficiles d'accès par les transports en commun et les compagnies de bus y sont privées et ont des tarifs par trajet très élevés.

C. Public visé par l'expérimentation

1. Les modes d'identification et repérage :

Une information collective sur le projet avait été effectuée auprès de l'équipe des conseillers en insertion sociale et professionnelle de la MIAJ afin de les renseigner au mieux sur le public visé et de répondre à leurs éventuelles questions.

Il avait été demandé à chaque conseiller de :

- Repérer, lors des entretiens individuels, des jeunes susceptibles d'intégrer le dispositif, de les informer sur les conditions de l'expérimentation, et le déroulement de l'action mise en place par la MIAJ.
- De les orienter lorsqu'ils étaient intéressés vers un des référents du projet.

Lors de l'entretien avec le référent, il était rappelé au candidat les objectifs de l'action et surtout les critères pour pouvoir en bénéficier, à savoir :

- être inscrit et suivi par la MIAJ,
- avoir un projet professionnel clairement défini,
- être inscrit dans des démarches actives d'insertion professionnelle (emploi ou formation),
- ne pas détenir le permis ou bien avoir débuté les cours de code voire de conduite,
- justifier de faibles ressources dans le foyer.

Une fois les conditions fixées par la MIAJ et par le ministère de la jeunesse acceptées, le jeune a signé un contrat d'engagement, et rempli le questionnaire en ligne mis en place par le groupe TNS / SOFFRES. Suite au tirage au sort, les candidats ayant obtenu une réponse positive quant au financement du permis de conduire, ont participé obligatoirement à trois ateliers autour du thème de la sécurité routière ainsi qu'un atelier de création de slogan ou d'affiche (cf. pièces jointes).

A l'issue de ces ateliers, ils s'inscrivaient dans une auto école (de leur choix). Le financement des frais d'inscription et des cours de code restaient à la charge du candidat (soit en moyenne 250€). Une fois le code obtenu, les heures de conduite étaient financées à hauteur de 750€. La MIAJ se chargeait de remettre le chèque directement à l'auto école concernée, qui en contrepartie lui éditait une facture acquittée.

2. Bénéficiaires directs

2. 1 Statistiques descriptives

Répartition des bénéficiaires de l'expérimentation APPC-081 BIS

En 2011, aucun jeune n'a intégré le dispositif. Les ont continué d'être suivis dans leur parcours.	Prévision sur la durée de l'expérimentation	2009	2010	Chiffre au 28/02/2011	TOTAL	Commentaires
Estimation du nombre de jeunes potentiellement éligibles sur le dispositif		0	225	0	225	Ce chiffre correspond aux jeunes inscrit dans le programme CIVIS
Nombre de jeunes inscrits sur l'extranet		0	135	0	135	
Nombre de jeunes bénéficiaires		0	100	100	200	Les 100 jeunes de 2010 sont les mêmes qu'en 2011
Nombre de jeunes inscrits au code		0	92	50	142	Sachant que certains de 2010 se sont reportés sur 2011
Nombre de jeunes ayant réussi l'examen du code		0	44	9	53	
Nombre de jeunes inscrits à l'examen de conduite		0	36	42	78	Sachant que certains de 2010 se sont reportés sur 2011
Nombre de jeunes ayant obtenu le permis de conduire		0	10	6	16	4 échecs en 2010 et 13 en 2011 connus à ce jour
Nombre de jeunes qui ont abandonné		0	33	0	33	
Nombre de jeunes exclus du dispositif		0	0	0	0	

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

	TOTAL		2009		2010		2011	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bénéficiaires directs effectivement touchés par l'action	100						67	
Âges								
16-18 ans		0%	0	0%	4	4%	3	4%
19-20 ans		0%	0	0%	27	27%	18	27%
21-22 ans		0%	0	0%	35	35%	23	34%
23-25 ans		0%	0	0%	26	26%	18	27%
Autres (préciser)		0%	0	0%	8	8%	5	7%
Situation								
Apprentissage		0%	0	0%	6	6%	4	6%
Demandeurs d'emploi		0%	0	0%	41	41%	25	37%
Activité professionnelle		0%	0	0%	40	40%	27	40%
Autre (préciser)		0%	0	0%	13	13%	11	16%
Niveau d'études								
Niveau V		0%	0	0%	68	68%	44	66%
Niveau IV		0%	0	0%	26	26%	19	28%
Niveau III		0%	0	0%	0	0%	0	0%
Niveau III		0%	0	0%	1	1%	1	1%
Niveau I		0%	0	0%	0	0%	0	0%
Autre (préciser)		0%	0	0%	5	5%	3	4%
Origine géographique								
Ville - zone politique de la ville		0%	0	0%	54	54%	28	42%
Ville - hors zone politique de la ville		0%	0	0%	46	46%	39	58%
Zone rurale		0%	0	0%	0	0%	37	0%
Autre (préciser)		0%	0	0%	0	0%	30	0%
Sexe								
Fille		0%	0	0%	53	53%	0	55%
Garçon		0%	0	0%	47	47%	0	45%

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

	TOTAL		2009		2010		2011	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Aucun jeune n'a été exclu ou n'a abandonné en 2011								
Bénéficiaires directs effectivement touchés par l'action	33							
Âges								
16-18 ans		0%	0	0%	1	1%	0	0%
19-20 ans		0%	0	0%	9	9%	0	0%
21-22 ans		0%	0	0%	12	12%	0	0%
23-25 ans		0%	0	0%	8	8%	0	0%
Autres (préciser)		0%	0	0%	3	3%	0	0%
Situation								
Apprentissage		0%	0	0%	2	2%	0	0%
Demandeurs d'emploi		0%	0	0%	16	16%	0	0%
Activité professionnelle		0%	0	0%	13	13%	0	0%
Autre (préciser)		0%	0	0%	2	2%	0	0%
Niveau d'études								
Niveau V		0%	0	0%	24	24%	0	0%
Niveau IV		0%	0	0%	7	7%	0	0%
Niveau III		0%	0	0%	0	0%	0	0%
Niveau III		0%	0	0%	0	0%	0	0%
Niveau I		0%	0	0%	0	0%	0	0%
Autre (préciser)		0%	0	0%	2	2%	0	0%
Origine géographique								
Ville - zone politique de la ville		0%	0	0%	26	26%	0	0%
Ville - hors zone politique de la ville		0%	0	0%	7	7%	0	0%
Zone rurale		0%	0	0%	0	0%	0	0%
Autre (préciser)		0%	0	0%	0	0%	0	0%
Fille		0%	0	0%	16	16%	0	0%
Garçon		0%	0	0%	17	17%	0	0%

2.2 Analyse qualitative

Le public Mission Locale a la particularité d'être instable. Certains des abandons recensés (33) le sont pour différentes raisons :

- Déménagement pour raisons professionnelles ou personnelles : 7 ;
- Grossesse, accident, problèmes de santé : 13 ;
- Changement de numéro de téléphone et pas de possibilité de relancé ou le jeune ne rappelle pas suite à nos relances : 13.

- **Les difficultés liées à l'inscription à l'auto-école** : Le financement de 750€ n'était initialement versé qu'à partir de l'obtention du code ou de la vérification de l'assiduité du jeune dans son apprentissage. En effet, certains jeunes ne pouvaient financer leur code, ce qui a freiné leur projet d'obtention du permis de conduire.

- **Les difficultés liées à l'échec au code ou à la conduite** : Il est apparu également qu'un suivi régulier était plus que nécessaire afin de s'assurer de l'avancement de l'action, les jeunes se démobilisant très rapidement. Il a été fréquent qu'un jeune qui avait passé le code ou le permis et qui avait échoué à l'épreuve se démotive. Le taux d'absentéisme au cours des semaines suivantes était alors récurrent. Une simple relance téléphonique ou un entretien individuel ont donc suffi à aider le candidat à regagner en confiance et à reprendre son apprentissage. Cette démarche a souvent été faite en partenariat avec l'auto-école concernée afin que le jeune se sente encadré. De même, un jeune ayant échoué au code n'est plus prioritaire pour une représentation et doit attendre plusieurs mois avant de pouvoir le repasser.

- **Concernant les chiffres actuels et donc les jeunes toujours en cours d'apprentissage** : Les bilans effectués avec les auto-écoles font ressortir de grosses difficultés d'apprentissage chez certains, ce qui peut expliquer que la durée moyenne entre le moment où ils débutent les cours de code et le moment où ils passent leur permis est plus importante que pour les autres.

- **Difficultés liées aux emplois saisonniers, à l'emploi ou à la formation** : Certains jeunes intégrés dans l'action ont travaillé en tant que saisonnier durant l'été 2010, essentiellement dans le secteur de la restauration. Leurs horaires de travail n'ont pas forcément été compatibles avec les horaires de cours du code. Ils ont pu prendre du retard dans leur parcours d'apprentissage. De même, l'action se déroulant sur plusieurs mois, certains jeunes sont entrés en formation ou ont trouvé un emploi ne leur permettant pas toujours de se rendre à l'auto-école de façon régulière.

Le public concerné par cette action est en majorité en grande difficulté sociale et professionnelle et nécessite donc un suivi tout particulier et plus long. Après le suivi effectué avec les auto-écoles, il s'avère que les jeunes toujours en cours d'apprentissage du code (41), ont des difficultés particulières et progressent lentement, ce qui ne leur permet pas de passer leur examen dans les prochaines semaines. Les présenter les mettraient dans une situation d'échec et engendrerait une démotivation et parfois un abandon de leur parcours. Nous avons déjà relevé ce type de réactions qui nécessitent une remobilisation et un investissement important des porteurs de l'action et des responsables des organismes de formations.

En effet, un rapport de la Délégation à la sécurité et à la circulation routière de Novembre 2009, montre que pour ces jeunes, la durée moyenne d'apprentissage est de 18 mois à 24 mois. Nous avons également constaté que les actions menées sur notre territoire vérifient ces données puisqu'ils laissent 24 mois à leur public pour obtenir leur permis dans sa totalité.

Concernant la conduite, 36 jeunes prennent encore des cours à ce jour. On peut noter que ces jeunes rencontrent des problèmes de confiance qui engendrent un nombre d'heures de conduite supplémentaires dont ils ne peuvent assumer le coût. Les 20 heures comprises dans le forfait sont rarement suffisantes. Sachant que la moyenne Nationale est d'environ 40 à 45 heures et qu'une heure de conduite coûte entre 35 et 40€. Il faut donc que le jeune se finance à nouveau entre 300 et 500 euros et attendent plusieurs mois avant de se représenter à l'examen de conduite.

Aucun autre financement n'est mobilisable pour répondre à la demande, le parcours peut soit s'interrompre, soit ralentir, soit des solutions sont trouvées par le bénéficiaire. Pour le suivi de ces parcours, nous envisageons de poursuivre notre engagement auprès des jeunes et des auto-écoles, dans le but que le maximum de permis aboutisse. Ce suivi se fera à travers les missions qu'exercent la Mission Locale sans pour autant qu'un nouvel avenant soit engagé. Chaque jeune fera l'objet d'entretiens et de relances à travers son suivi professionnel. Les relations avec les auto-écoles continueront afin que chacun des deux parties continuent de mobiliser le jeune et de s'assurer de son engagement.

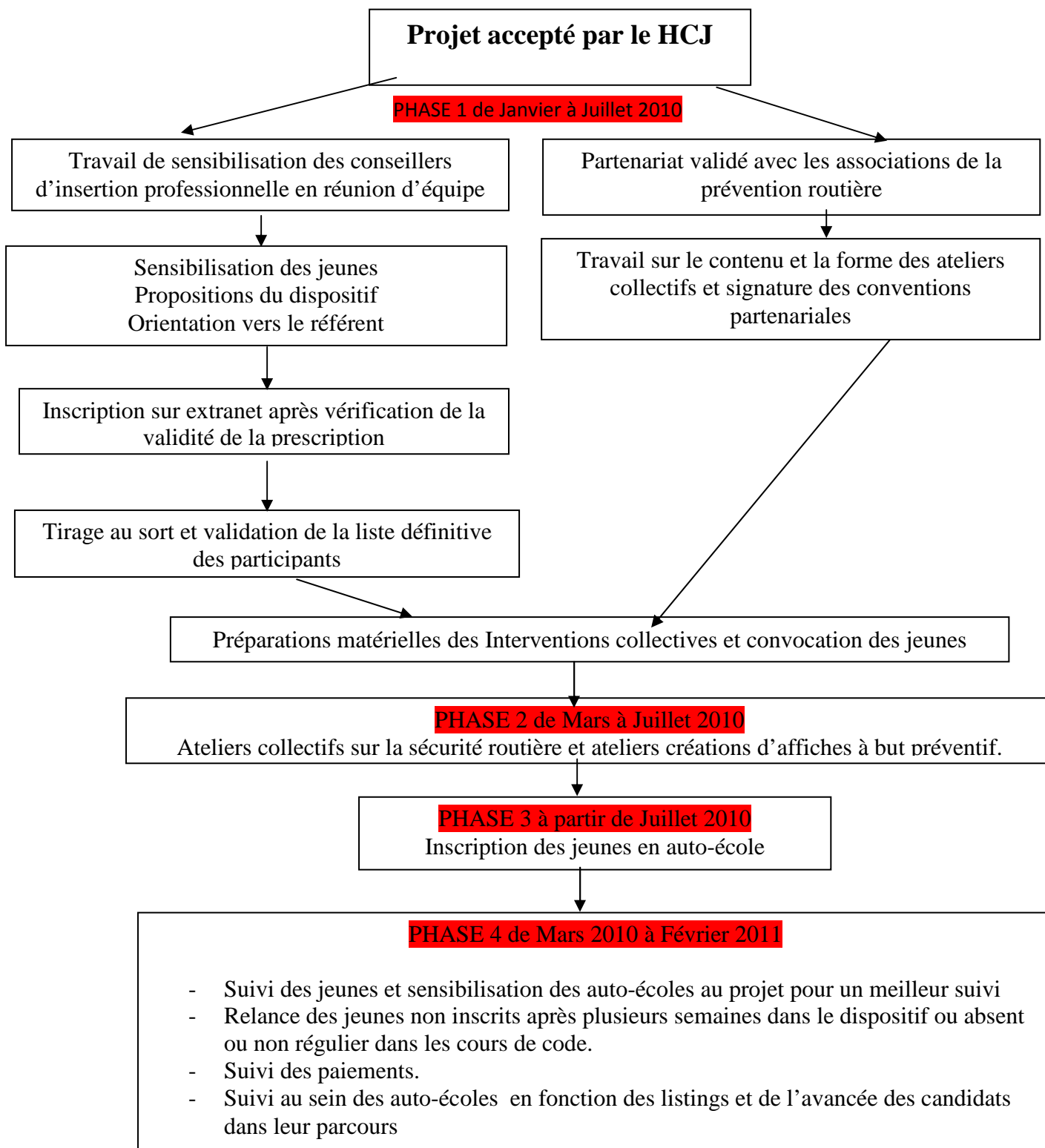
II. Déroulement de l'expérimentation

A. Actions mises en œuvre

Au départ du projet, il a été constaté un manque de dispositif lié au permis de conduire sur notre territoire. Nous avons déjà fait remarquer plus haut que le permis de conduire augmente les chances de l'insertion professionnelle des jeunes. Les jeunes sélectionnés étant déjà obligatoirement inscrits dans des démarches d'insertion, soit dans une formation, soit dans des ateliers recherche d'emploi, une action permis de conduire était nécessaire. Du fait de la spécificité de la mission locale, l'accompagnement professionnel était déjà réalisé au moment de l'entrée dans le programme.

Il nous a été également très important d'associer dès le départ un volet de sensibilisation à la sécurité routière. En effet, comme nous l'avons précisé, le nombre d'accidents de la route est très important pour cette tranche d'âge. Les actions préparatoires à la mise en œuvre du dispositif ont été dans un premier temps la rencontre avec plusieurs intervenants potentiels afin d'établir les objectifs d'un possible partenariat en fonction de leurs spécificités.

Le schéma ceci –dessous représente les différentes étapes de la mise en œuvre du dispositif tel qu'il a été appliqué.



Il n'y a eu aucun contact avec l'évaluateur durant ces quatorze derniers mois, ce qui n'a pas posé de problèmes dans la mise en œuvre de l'action.

Afin de mener à bien l'expérimentation, de nombreuses ressources ont été utilisées :

Le détail des ressources humaines, matérielles et autres utilisé dans la mise en œuvre du projet sont détaillés dans la restitution du bilan financier global.

B. Partenariats

1- Partenaires opérationnels

Chaque partenaire a été rencontré individuellement afin de présenter le projet. Des réunions de travail ont été organisées avec chacun d'eux dans l'objectif de préparer les ateliers et de s'accorder sur les thématiques à proposer aux jeunes.

Une charte de partenariat a été signée et les thématiques choisies ont été les suivantes : vitesse, alcool, drogue au volant et la vie après l'accident.

Aucun support commun n'a été élaboré, les savoir-faire et les outils de chacun des professionnels ont été exploités. Lors du dernier atelier dont l'objet était la création d'affiche, les jeunes ont pu retranscrire par écrit les sujets qui leur semblaient important.

Chaque jeune retenu dans le groupe « test » devait assister aux 3 demi-journées de prévention routière, conditions pour accéder à l'étape suivante du projet. Soit l'obtention du financement sous condition d'être régulier dans l'apprentissage du code.

Nom de la structure partenaire	Rôle dans l'expérimentation
Prévention MAÏF	Intervention : distance de sécurité et temps de réaction au volant.
AVASTOFA	Intervention collective : les conduites à risque sous l'emprise de drogues.
AFTCV	Intervention : les conséquences de la vie après l'accident avec l'intervention de personnes traumatisées crâniennes.
Association GRAVIR	Elle a proposé à certains jeunes de cette même commune des cours renforcés de code et de conduite afin de faciliter leur réussite à l'examen. Tous les jeunes de la Seyne n'ont pu intégrer cette auto-école étant donné le nombre de place restreint.
Auto-école	Aucune charte de partenariat n'a été signée, néanmoins les contacts téléphoniques et les échanges physiques réguliers ont permis un suivi approfondi et un partenariat, bien qu'il ne soit pas formalisé.

Chaque candidat a pu s'inscrire dans l'auto école de son choix, sur notre territoire. Au total, ce sont 22 auto-écoles qui ont été choisies. Chacune d'entre elle a été contactée afin que le dispositif leur soit expliqué (projet, conditions de mise en œuvre). Des listings avec le nom des jeunes ont été réalisés en fonction de chaque auto école.

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse
Des rendez vous réguliers ont eu lieu avec ces partenaires (deux fois par mois environ).

Les objectifs étant de :

- Faire le point sur l'évolution du parcours du jeune dans son apprentissage du permis de conduire
- Faire le point sur les jeunes non réguliers ou absents et ceux qui rencontrent des difficultés particulières de compréhension.
- Faire le point sur les paiements, les factures à régler, et obtenir les factures acquittées.

Le partenariat a été mis en place pour l'expérimentation, mais n'a pu être prolongé faute d'absence de financement et ce malgré une volonté des Associations partenaires et de la Mission Locale de poursuivre ces actions de sensibilisation.

Le financement du Haut Commissariat n'a posé aucun problème dans les demandes de financement complémentaires. Les partenaires financiers potentiels n'ont pas retenu ce projet, et aucun motif de refus n'a été précisé.

Financement du Haut commissariat à la jeunesse : 80 000€ , soit 88% du budget total.

Autofinancement : 10 500€, soit 12% du budget global.

La MIAJ a fait des demandes de subvention auprès de plusieurs financeurs :

TPM : communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, MAÏF, MACIF. Aucun d'entre eux n'a souhaité se positionner sur cette action. Cette absence de financement n'a pas eu d'impact sur le déroulement de l'action en elle-même. En revanche, elle n'a pas permis la large diffusion des affiches réalisées par les jeunes comme prévu dans le projet initial. La communication du projet a été faite à travers les différentes réunions de la MIAJ avec ses partenaires habituelles.

C. Pilotage de l'expérimentation

Le comité de pilotage est composé de personnel interne à la structure, représenté par le directeur, la comptable et les référents de l'action. Il s'est rassemblé environ trois fois par mois en plus des réunions hebdomadaires organisées par les référents.

Lors des réunions de pilotage, nous avons utilisé des tableaux de bord reprenant l'ensemble des éléments nécessaires à une étude approfondie de l'expérimentation. Ces derniers ont sans cesse été réactualisés au fur et à mesure de l'avancement de l'action, notamment sur l'aspect financier et les résultats obtenus en termes de code et de permis, afin d'avoir une meilleure visibilité et une gestion budgétaire rigoureuse.

Les Associations de prévention ne sont pas intervenues durant cette phase de suivi.

Seul les référents de l'action ont eu un rôle de veille afin de mener à bien le dispositif et de maintenir un maximum de jeunes dans une démarche de réussite.

Parcours du jeune

<p>Phase 1 : Sensibilisation et proposition du dispositif aux jeunes présents en atelier de recherche d'emploi.</p>	<p>Phase 2 : Intégration dans le dispositif et participation aux ateliers collectifs sur la prévention routière.</p>	<p>Phase 3 : Inscription et apprentissage du permis de conduire.</p>
<p>Objectifs : Poursuivre une démarche dynamique dans le but de mener à bien le maximum de parcours permis de conduire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Prévenir des conduites à risques au volant. - Rendre acteur les jeunes dans le projet. 	<ul style="list-style-type: none"> - Obtenir le permis de conduire - Faciliter l'insertion professionnelle
<p>Acteurs : Conseillers d'insertion professionnels et les jeunes de l'atelier</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Les Associations de prévention - Les référents de l'expérimentation dans le rôle d'animateur - Les jeunes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les jeunes - Les auto-écoles - Les référents de l'action.
<p>Ressource : Conseiller d'insertion professionnelle</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Matériel de bureau - Animateur de prévention, jeunes - Rétroprojecteur - Affiches de prévention 	<ul style="list-style-type: none"> - Auto-écoles - Tableau de bords

III. Enseignements généraux de l'expérimentation

A. Analyse du dispositif expérimenté /B. Enseignements et conditions de transférabilité du dispositif.

(Dans le but de ne pas faire de répétitions, ces deux points qui nous paraissent indissociables, seront traités ensemble).

Entre Janvier 2010 et Février 2011, des réunions hebdomadaires ont eu lieu en présence du Directeur de la MIAJ, des responsables du projet et de la comptable de la structure. Les objectifs étant de :

- Faire un point suite aux rencontres avec les auto-écoles et donc de mettre à jour les données financières et le tableau de suivi des jeunes en cours d'apprentissage du code ou de la conduite.

- De travailler sur les difficultés rencontrées et la remobilisation des jeunes.

Jusqu'à Septembre 2010 (fin des ateliers de prévention), le suivi a consisté en majorité à ce que les jeunes soient bien inscrits dans une auto-école. Puis jusqu'à fin Décembre 2010, à vérifier l'assiduité aux cours de code ou de conduite pour les plus avancés.

Depuis Janvier 2011, un gros travail de remobilisation des jeunes en cours d'apprentissage a été fait. Il a été nécessaire au vu des difficultés personnelles ou d'apprentissage que rencontre le public.

1. Public visé

Il est nécessaire de bien choisir le public visé et pourquoi pas de s'orienter vers un public en recherche d'emploi ou en emploi dont le permis est un outil nécessaire dans le cadre du travail (restauration, aide à la personne, horaires atypiques...) afin que les jeunes soit responsables et prennent l'aide qui leur est versée comme un grand coup de pouce dans leur parcours d'insertion professionnel et personnel.

Dans le cas de notre expérimentation, le projet s'adressait à des jeunes ayant un projet professionnel tout confondu et suivi régulièrement par un conseiller d'insertion professionnelle. Il apparaît malheureusement, que malgré un suivi régulier des participants, les plus motivés et consciencieux dans leur parcours d'apprentissage du permis, restaient les jeunes dont le permis était indispensable dans le cadre du poste qu'ils souhaitaient occuper ou occupaient.

2. Actions menées dans le cadre du dispositif testé

A- Dans un prochain projet nous nous engagerions sur le versement d'une aide pour le paiement du code. En effet, notre public en problématique financière rencontre des difficultés à payer son code et donc à s'inscrire dans une auto école. De plus, l'apprentissage du code est moins motivant pour eux que la conduite et beaucoup ont du être remobilisés dans ce cadre. Ce qui n'a pas été le cas pour les heures de conduites.

B- Dans le choix du public, nous ferions passer un bilan de compétences mobilité pour éviter à ceux qui ont le plus de difficultés d'apprentissage de les mettre en échec dans leur démarche. Les auto écoles sociales sont compétentes dans ce domaine et peuvent être des partenaires privilégiés.

C- Comme nous l'avons indiqué en conclusion, il reste également la problématique des heures supplémentaires qui sont dans la plus part du temps demandées aux futurs conducteurs. Il faudrait donc prévoir un financement par des partenaires à cet effet, car beaucoup de jeunes perdent le bénéfice de leurs heures ne pouvant en financer d'avantages ou ne pas prévoir un montant fixe par jeune.

Partenariats, coordination d'acteurs et gouvernance

Un partenariat avec les auto-écoles sociales est plus qu'envisageable et nécessaire pour se mettre à la portée de tous les conducteurs dont ceux les plus en difficultés d'apprentissage. Dans le cadre de notre projet, ceci n'a pu être envisageable, l'auto école sociale de notre secteur étant en cours de mise en place.

4. Impacts sur la structure

L'expérimentation n'a eu aucun impact proprement dit sur l'organisation de la structure, hormis la réservation de la salle pour les informations collectives.

L'impact a plus été ressenti pour les référents de l'action qui ont du ces 14 derniers mois réorganiser leur planning en fonction :

- des disponibilités des auto-écoles pour le suivi
- de la disponibilité du directeur de la Mission locale et de la comptable pour le pilotage de l'action.

Il a été demandé aux conseillers d'insertion professionnelle d'être un peu plus vigilants sur les jeunes entrés dans le dispositif afin de pouvoir les suivre au maximum dans la durée.

En termes de pratique professionnelle, l'expérimentation a principalement apporté un regard différent sur la relation du jeune avec l'argent.

Les référents étant formés à la base pour la conduite de projets (dans leur cursus Universitaire et personnel), l'expérimentation n'a pas apporté de changements significatifs.

Conclusion

La MIAJ sollicite votre compréhension en ce qui concerne le dernier versement de la subvention versée initialement pour la période du 01/01/2010 au 31/12/2010. En effet, celle-ci s'élevait à 80 000€ et portait sur une aide de 100 jeunes à hauteur de 750€.

Comme dans tout projet faisant appel au public, des abandons sont recensés. Nous notons que 33 jeunes sont considérés dans ce statut, soit :

- 7 pour déménagement,
- 13 pour raisons de santé,
- 13 sans raisons.

C'est pourquoi, la ventilation prévisionnelle des moyens a dû être revue avec un travail de suivi bien plus important qu'estimé initialement, un volume d'heures salariés et un coût majoré pour la structure en même temps qu'un poste « prestations » en légère baisse.

A cette fin, la Mission Locale, en accord avec le Haut Commissariat à la jeunesse, a d'ailleurs signé un avenant pour la période du 01/01/2011 au 28/02/2011, sans demande de financement supplémentaire.

A ce jour, la MIAJ a perçut un premier versement de 56 000€ et sollicite le second de 24 000€ au vu des éléments cités ci-dessus.

Nous souhaitons rajouter à l'observation du déroulement, que le principe d'attribuer un montant fixe par jeune a été finalement un peu pénalisant, dans la mesure où certains ont un besoin d'heures de conduite plus important que d'autres ou peuvent rencontrer des difficultés d'apprentissage significatives.

Nous vous joignons en pièces jointes le travail effectué en groupe avec les jeunes lors de la première partie du projet sur la prévention afin également de valoriser leur production et de ne pas oublier leur investissement et leur participation. Ces affiches nous paraissent refléter au mieux leur ressenti face à ce sujet et nous serions fières de les exposer ou de les proposer à la Sécurité Routière pour leur campagne de prévention sur le plan National. Cela nous semblerait un bon et beau final de cette action.

Nous serions ravies de vous rencontrer afin de vous exposer nos arguments et sommes à votre entière disposition si vous souhaitez plus d'informations.

ANNEXES OBLIGATOIRES à joindre au fichier

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

Tableau 2- Sur la description des jeunes bénéficiaires

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

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

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

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

<http://www.experimentationsociale.fr>

