

Thématique : Permis de conduire

Intitulé du projet

APPC-103

Note de restitution finale remise par Association
régionale des missions Locales Haute Normandie
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 (fév 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 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.

Numéro du projet APPC-103

LE DISPOSITIF EXPERIMENTE

Titre :

Objectifs initiaux :

Le projet vise à favoriser l'insertion professionnelle des jeunes par l'obtention du permis de conduire.

Public(s) cible(s) :

- Public cible : jeunes 16-25 ans accompagnés par les ML, prioritairement bénéficiaires de CIVIS.
- à la recherche d'un emploi lié à un projet professionnel défini. Les projets devront être liés à des métiers dont l'acquisition du permis B est déterminante à l'insertion professionnelle soit parce qu'il fait référence à des horaires décalés (aide à domicile, agent de services hospitaliers, agent de prévention et de sécurité, restauration...), soit parce qu'il est indispensable (métiers du transport, commercial ...), soit parce que le jeune doit conduire des véhicules d'entreprise. Ils pourront aussi faire référence à des emplois éloignés du lieu de domicile dont l'accès est difficile par d'autres moyens de locomotion ;
- En formation qualifiante dans les métiers cités.
- De façon exceptionnelle, pour des jeunes dont le lieu de vie se trouve très isolé et pour qui le permis serait indispensable avant d'envisager toute insertion.

Nombre de jeunes prévus : 320

Nombre de jeune entrés dans le dispositif (convention Permis signée):

Descriptif synthétique du dispositif expérimenté

- Repérage des jeunes
- Conventionnement avec les autos écoles
- Accompagnement spécifique

Territoire(s) d'expérimentation :

Région Haute Normandie : zones urbaines (agglomérations de Rouen, Le Havre, Evreux, Dieppe, Val de Reuil), des zones urbaines sensibles au sein de ces zones très urbanisées + Fécamp. Des zones rurales : partie intérieure de l'arrondissement de Dieppe, arrière pays de l'agglomération du Havre de Rouen ou d'Evreux, une bonne partie de l'Eure ;

Valeur ajoutée du dispositif expérimenté :

Opportunités de financements pour un nombre importants de jeunes – Mutualisation régionale de moyens et méthodes – Mise en lumière des besoins d'accompagnement pédagogique, logistique et financier des jeunes ML sur cette question du permis et celle plus large de la mobilité. – Création de liens privilégiés avec les autos écoles

Partenaires techniques opérationnels:

Missions Locales et PAIO -Les auto-écoles – dans une moindre mesure, les prestataires d'actions de sécurité routière.

Partenaires financiers :

Mentionner, en plus du Fonds d'expérimentations pour la jeunesse, tous financeurs de ce projet expérimental (la valorisation des financements obtenus par ailleurs par la structure n'a pas à figurer dans

cette partie)

Durée de l'expérimentation :**Durée initiale: 24 mois (1er janv. 2010 au 31/12/2011)****Durée effective : 1^{er} mai 2010 au 31/12/2011 soit 20 mois.****LE PORTEUR DU PROJET****Nom de la structure : Association Régionale des Missions Locales de Haute Normandie****Type de structure : Association****L'ÉVALUATION DU PROJET****Nom de la structure : Evaluation nationale**

Proposition de plan à titre indicatif sachant que la structure générale et l'ensemble des items devront être traités.

Introduction :**I. Rappel des objectifs et du public visé par l'expérimentation****A. Objectifs initiaux du projet**

Objectifs initiaux du projet

La région Haute Normandie est parmi les 3 régions de France qui ont le plus fort taux de chômage des jeunes.

Dans ce contexte, tout ce qui peut permettre aux jeunes d'augmenter leur employabilité doit être saisi. Or, le permis de conduire est très souvent un élément déterminant dans l'accès à l'emploi et même dans l'accès à la formation : à compétences égales, le titulaire du permis est toujours privilégié :

- D'une part, un certain nombre de métiers requièrent obligatoirement le permis
- D'autre part, d'autres filières appellent de façon indirectes une mobilité autonome (horaires décalées, multiplication des lieux de travail...)
- Enfin, souvent parce que le permis est tout simplement identifié comme un indicateur d'autonomie et d'insertion sociale réussie des personnes.

Même en zone urbaine où les réseaux de transport en commun sont assez denses, pour l'employeur c'est bien la détention du permis de conduire qui est un critère d'employabilité.

A ce jeu là, les jeunes sont disqualifiés. Et les jeunes de bas niveau de qualification encore plus : D'une part parce qu'ils sont moins nombreux à avoir le permis (11% des jeunes de niveau VI et VBis sont titulaires du permis B contre plus de 70% des jeunes de niveau III et plus), et d'autre part parce qu'on constate qu'il est plus déterminant pour l'accès à l'emploi des jeunes de bas niveau de qualification que pour les jeunes diplômés.

Antérieurement au dispositif « Permis pour réussir », les ML et PAIO de Haute Normandie ont multiplié les actions favorisant la mobilité des jeunes : parc cyclomoteurs, location de véhicules, modules mobilité, opération ticket bus, bourse mobilité, relais « Chéquier transports région », opération « une mob pour un job », actions de mobilité saisonnières ou mobilité européenne...

En matière d'aide au permis de nombreuses actions locales d'aide avaient été développées que se soit dans le cadre des actions collectives du Fonds d'Aide aux Jeunes, de la politique de la ville, du FIPJ, ou encore de projets européens :

- financement simple du permis,

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

- action collective de préparation au permis ou au code,
- partenariat avec des auto-écoles sociales, voir création d'auto-école sociales...

Ces actions avaient été menées avec des formules, des partenariats, des modalités d'entrée ou de gestion qui ont pu être différents d'un territoire à un autre, s'appuyant sur les opportunités et partenaires existants. Cette mosaïque d'actions offre une variété d'expérimentation très enrichissante mais qui jusque là n'avait pas fait l'objet d'une mesure comparée de leur impact.

Par ailleurs, le réseau des ML et PAIO avait été partenaire et opérateur exclusif d'un dispositif « permis pour l'insertion » financé de 2000 à 2006 par le Conseil Régional et qui visait à financer des permis de conduire pour les jeunes inscrits en ML et PAIO.

Les ML et PAIO avaient tiré de ces actions une expérience significative de ce type de dispositif. Elles ont acquis un savoir faire en matière d'accompagnement au permis de conduire et également en matière de maillage de partenaires autour de cette thématique du permis et de la mobilité.

Le projet régional « Permis pour réussir » s'appuyait sur ces expériences : résultat d'une analyse concertée des différentes actions : impact et conditions de réussite, mais également d'une observation attentive des facteurs de risque en matière de réalisation des objectifs : analyse des faiblesses et repérage des pratiques les plus efficaces. Il s'inspirait donc de ces actions dont il reprend les éléments structurants et efficaces.

B. Le territoire d'expérimentation

Région Haute Normandie.

Le projet a pu prendre corps sur presque l'ensemble des ML de la région. En effet, 12 Missions Locales et PAIO se sont engagés dans l'action (sur 13).

Ainsi, nous avons pu couvrir des zones rurales comme des zones péri urbaine ou urbaines.

Le panel de jeunes concernés a donc été le plus large possible.

C'est cette volonté de couvrir l'ensemble des territoires qui a amené à réfléchir à une organisation très décentralisée, de manière à ce qu'elle puisse s'adapter aux opportunités ou contraintes des territoires.

C. Public visé par l'expérimentation

Jeunes de 18-25 ans révolus :

- à la recherche d'un emploi lié à un projet professionnel défini. Les projets devront être liés à des métiers dont l'acquisition du permis B est déterminante à l'insertion professionnelle soit parce qu'il fait référence à des horaires décalés (aide à domicile, agent de services hospitaliers, agent de prévention et de sécurité, restauration...), soit parce qu'il est indispensable (métiers du transport, commercial ...), soit parce que le jeune doit conduire des véhicules d'entreprise. Ils pourront aussi faire référence à des emplois éloignés du lieu de domicile dont l'accès est difficile par d'autres moyens de locomotion ;
- En formation qualifiante dans les métiers cités.
- De façon exceptionnelle, pour des jeunes dont le lieu de vie se trouve très isolé et pour qui le permis serait indispensable avant d'envisager toute insertion.

Prioritairement des jeunes ayant un contrat CIVIS :

- D'une part parce les jeunes CIVIS sont ceux qui rencontrent le plus de difficultés pour accéder à l'emploi, donc ceux qu'il faut privilégier (pour qui le permis de conduire sera le plus déterminant) ;
- D'autre part, CIVIS permet d'inclure la préparation du permis dans les actions d'accompagnement prévues au contrat CIVIS lors de sa signature ou son renouvellement (il engage déjà le jeune et le conseiller) ; il est la garanti d'un accompagnement régulier, voire renforcé.
- Enfin parce que si le jeune est sans ressource, il sera possible de mobiliser l'allocation CIVIS ou le FIPJ pour lui permettre d'autofinancer la partie résiduelle du coût du permis.

1. Mode d'identification et de repérage :

On n'observe pas d'écart entre le public visé par l'action et la réalité des entrées dans le dispositif.

La très grande majorité des jeunes est dans CIVIS (83%).

Les jeunes qui ne sont pas dans CIVIS ont été positionnés sur des critères pertinents.

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

A noter que quelques jeunes étaient en fait des jeunes sortis récemment du CIVIS, car en fin de parcours, et pour lesquels le dispositif était une opportunité pour achever leur parcours et consolider leur emploi.

Les critères de sélection des jeunes ont été :

- Régularité des contacts avec les conseillers
- Projet professionnel
- Pertinence du passage du permis dans le parcours du jeune
- Capacité à auto financer la part résiduelle
- ASSR
- JAPD

Une Mission Locale a fait le choix de retenir des jeunes déjà engagés dans la démarche permis, au stade de la préparation du code.

Les jeunes ont été repérés et positionnés par les conseillers des Missions Locales et PAIO en charge de l'accompagnement de jeunes.

Quelques ML ou PAIO sont passées par une validation interne par le coordonnateur du projet ou une mini commission.

Les jeunes ont été d'emblée informés du cadre expérimental de l'action, du principe de tirage au sort, du principe de suivi pour le groupe test comme pour le groupe témoin.

Un gros travail de sensibilisation des jeunes a été mené sur ce point par l'ensemble des Missions Locales engagées.

De même elles ont mené un gros travail de sensibilisation des équipes sur ces dimensions expérimentales, et sur la responsabilisation quant à l'accompagnement des jeunes engagés.

2. Bénéficiaires directs :

2.1. Statistiques descriptives

Nombre de jeunes prévu par la convention : 320

Système d'information :

Les Missions Locales et PAIO partagent au niveau national un outil d'information PARCOURS 3.

C'est cet outil qui a été naturellement utilisé pour assurer le suivi des jeunes inscrits dans l'action.

Pour cela, une procédure de saisie régionale a été élaborée et une rubrique Parcours 3 régionale « Permis pour Réussir » a été créée.

Insérez ici le tableau figurant en annexe 1

	Bénéficiaires prévus pour toute la durée de l'expérimentation	Bénéficiaires entrés l'année 1
Nombre de bénéficiaires directement touchés par l'action		
Jeunes		292
Adultes		
Nombre total de bénéficiaires		292
Nombre d'abandons ou exclusions		
	Bénéficiaires prévus pour toute la durée de l'expérimentation	Bénéficiaires entrés pendant toute la durée de l'expérimentation
Nombre de bénéficiaires directement touchés par l'action à l'entrée du dispositif, par caractéristiques		
1. Jeunes		
Âge		

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

Moins de 6 ans		
6-10 ans		
10-16 ans		
16-18 ans		
18-25 ans		
Autres : <i>(préciser)</i>		
Autres : <i>(préciser)</i>		
Situation		
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		31
Actifs occupés		4
Autres : <i>(préciser)</i>		1
Autres : <i>(préciser)</i>		
Niveau de formation		
Infra V		123
Niveau V		179
Niveau IV		61
Niveau III		9
Niveau III		
Niveau I		
Sexe		
Filles		18
Garçons		18
2. Adultes		
Qualité		
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
Autre information concernant les bénéficiaires directement touchés par l'action à l'entrée du dispositif		
1. Les jeunes bénéficiaires sont-ils inscrits et suivis par la mission locale (ML) ?		
Oui, tous les bénéficiaires directs sont inscrits et suivis par la ML Oui, une partie des bénéficiaires directs est inscrite et suivie par la ML Non, aucun bénéficiaire direct n'est inscrit et suivi par la ML		Oui, tous les bénéficiaires directs sont inscrits et suivis par la ML

Echelle et territoire d'intervention de l'action mise en place		
1. L'action que vous menez dans le cadre de cette expérimentation est-elle à l'échelle :		

Communale (une ou plusieurs communes dans un même département) Départementale (un ou plusieurs départements dans une même région) Régionale (une seule région) Inter-régionale (2 et 3 régions) Nationale (plus de 3 régions) ?		Régionale
2. Votre territoire d'intervention inclut-il des quartiers "politique de la ville" ?		
Oui, la totalité de mon territoire d'intervention est en quartiers politique de la ville Oui, une partie de mon territoire d'intervention est en quartiers politique de la ville Non, mon territoire d'intervention n'inclut pas de quartiers politique de la ville		Oui, une partie de mon territoire

2.2. Analyse qualitative

Analyse des abandons :

88 Jeunes ont intégré le dispositif et ont abandonné sans aller jusqu'au bout.

Les raisons de ces abandons sont plurielles

3 reviennent souvent :

- Une difficulté observée pour certains jeunes de mener de front la formation au permis de conduire et un autre type de situation (emploi ou formation).
On constate qu'un certain nombre de jeunes se sont inscrits dans le dispositif, ont entamé leur formation de façon satisfaisante mais se démobilisent quand ils trouvent un emploi ou une formation, privilégiant ces situations.

A ce propos, deux constats :

- ✓ Le simple fait d'être « en cours de formation au permis » est un levier pour accéder à un emploi ou être retenu pour une formation, donc un élément déterminant dans le parcours du jeune. Paradoxalement, une fois la situation concrétisée, le permis est abandonné. Soit que la formation au permis soit incompatible avec la situation (horaires, disponibilité, éloignement) ; soit que le jeune rencontre de réelles difficultés à s'organiser et / ou être disponibles mentalement pour les deux ; soit encore que la nécessité d'avoir le permis n'apparaît plus comme prioritaire une fois la « situation » en poche.
- ✓ En revanche, pour les jeunes qui étaient déjà en situation lors du début de la formation au permis restent eux très mobilisés. Sans doute qu'alors la nécessité du permis est déjà apparue. Donc sans doute que ces jeunes ont acquis une plus grande maturité et une plus grande autonomie dans leur parcours, leur permettant de tenir les deux de front, ou leur permettant de mieux comprendre l'utilité du permis pour leur progression.
- Une démotivation souvent consécutive aux difficultés rencontrées lors de la préparation ou du passage du code : un nombre de fautes élevé qui n'arrive pas à baisser, pas de progrès, des difficultés de compréhension, échec après le 2^{ème}, 3^{ème} passage du code, copain qui l'obtient et eux pas : dévalorisation, démotivation et pour finir, même phénomène qu'avec l'école : décrochage. Ce constat pose de façon criante l'inadaptation des formes de la préparation et du passage du code. Pour des jeunes de bas niveau de qualification : peu aguerris à la lecture, ils éprouvent de réelles difficultés à comprendre des énoncés souvent alambiqués (phrases interro négatives, réponses multiples...)
- Enfin, la forme même du projet obligeait à entrer le plus de jeunes possible sur un temps très court (80% des jeunes sont entrés en moins de 3 mois sur le dispositif dans notre région). Du coup, et malgré la vigilance des conseillers, sans doute le dispositif a-t-il été une opportunité pour des jeunes sans qu'il ait été compris ou qu'il soit intervenu au moment le plus opportun du parcours du jeune.
- Cela pose la difficulté de poser un pronostic sûr. Faire le pari du permis comme un élément susceptible de dynamiser un parcours difficile ne s'avère pas toujours payant, en tout cas, pas suffisant dans la durée – puisque le passage du permis nécessite un investissement régulier et dans la durée (surtout si les examens ne sont pas réussis du 1^{er} coup).
- Cela pose aussi la question d'un dispositif ouvert sur l'année à mobiliser au moment le plus opportun.
- Un certain nombre de jeunes ont abandonné pour des raisons plus objectives : déménagement, maternité, difficultés psychologiques, difficultés sociales diverses, ou spécifique (alcoolisme, agressivité) ou même incarcération.

- Plus généralement, le manque d'adhésion des jeunes a soulevé chez les référents des interrogations quant à l'enjeu du permis : l'hypothèse avancée, que peut-être l'évaluation qualitative confirmera, est que le permis de conduire est un enjeu fort pour nous, professionnels de l'insertion. Sans doute cette nécessité se fait moins sentir chez les jeunes, en tout cas tant qu'ils ne sont pas confrontés eux-mêmes, directement, et dans le cours de leur propre expérience. Avant cela, sans doute entendent-ils l'injonction de sa nécessité, mais sans que cela ne s'incarne pour eux. Le permis ne serait qu'un objet de personnes insérées, qui savent qu'il est utile et nécessaire à l'insertion, mais c'est sans doute moins vrai dans la réalité de la vie et de l'organisation des jeunes en insertion.

Nous pouvons relier cette observation à une autre : La Missions Locale de Rouen fait régulièrement une enquête de satisfaction auprès des jeunes. Sur l'axe de la mobilité, on observe que les jeunes se déclarent globalement plus mobiles lors de leur 1ère inscription à la Mission Locale qu'après plusieurs mois de suivi. Evidemment, cette « découverte » n'a pas manqué d'interroger la Mission Locale.

En fait, il s'avère qu'avant leur inscription les jeunes ne sont pas « en manque » de mobilité : ils se déplacent en fonction de leurs opportunités de déplacements. Le fait de s'inscrire dans un parcours d'insertion fait apparaître de nouvelles contraintes de déplacements (ML, organisme de formation, emploi, atelier X ou Y, périodes en entreprises...) auxquelles ils n'étaient pas confrontés et pour lesquelles ils ne sont pas organisés.

D'où ce sentiment, et même cette réalité, d'être moins mobiles (mobilité pas adaptée aux nouvelles nécessités de déplacement).

On peut penser qu'il en est de même pour le permis. Ils peuvent en percevoir la nécessité, mais plus parce qu'ils en sentent la pression sociale que parce qu'ils ne l'expérimentent directement.

II. Déroulement de l'expérimentation

A. Actions mises en œuvre

- ✓ lancement du projet :
 - Sollicitation des ML et PAIO pour confirmer leur adhésion au projet
 - Construction des supports de présentation
 - Organisation d'une réunion de lancement
 - Recrutement d'une personne à temps partiel pour organiser la coordination régionale.
- ✓ Cadrage régional :
 - Définition des conditions de conventionnement et d'engagements
 - Définition des responsabilités locale et régionales
 - Définition des éléments de cadrage régionaux obligatoires et des éléments d'organisations laissés libres aux différents sites.
 - Constructions des outils et procédures : outils de reporting, conventions, charte, dossier de demande, support d'information
 - Mise en place du comité de pilotage et définition de ses missions.
- ✓ Mise en œuvre de l'opération :
 - Information des équipes au sein de chaque Missions Locales PAIO
 - Information et repérage des jeunes
 - Entrée dans le protocole expérimental (saisie des dossiers)
 - Après tirage au sort, conventionnement avec les auto-écoles
- ✓ Mise en place du suivi local :
 - Articulation et suivi des auto-écoles
 - Accompagnement des jeunes

Lien avec l'évaluation :

Le protocole d'évaluation a eu un impact sur le dispositif dans la mesure où, pour jouer le jeu de la randomisation, il a été décidé régionalement d'entrer les jeunes dans la période d'expérimentation.

Ainsi plus de 80% des jeunes est entré dans le dispositif sur cette période, pour nous de juin à septembre.

Dans un cadre non expérimental, les jeunes seraient entrés au fil de l'eau, à mesure de l'identification des besoins par les conseillers.

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

L'entrée groupée, nécessaire à l'évaluation, a eu pour biais de devoir « repérer » les jeunes afin de les intégrer au dispositif plutôt que de les intégrer au dispositif après une vraie identification du besoin, vérifiée.

On peut évidemment faire confiance aux conseillers des Missions Locales et à leur professionnalisme pour avoir positionné des jeunes pour qui le dispositif était opportun.

Cependant, on peut penser qu'un certain nombre de positionnements ont été sans doute prématurés, arrivant un peu trop tôt ou pas « au bon moment », en tout cas, pas au meilleur moment.

Une partie des abandons peut sans doute provenir de ce positionnement probablement un peu précipité pour certains jeunes – au moins ceux pour qui on a constaté une difficulté d'adhésion au dispositif.

Ressources :

L'organisation du dispositif s'est articulée autour de différentes

- ARML :
 - o Directrice : pilotage du projet
 - o Chargée d'information : coordination régionale
- Mission Locales :
 - o Direction : pilotage local
 - o Assistant-es de gestion : suivi financier (notamment suivi des conventions et versements aux auto-écoles)
 - o Référent : coordination locale et l'opération
 - o Conseillers : accompagnement des jeunes

Interventions Locales :

- Le référent local : chargé de coordonner l'action au niveau local.
 - Il s'assure du respect de la charte régionale par toutes les parties.
 - Il assure le suivi administratif, pédagogique et financier.
 - Il participe aux groupes de travail régionaux ou comités de suivi.
 - Il travaille avec l'équipe d'évaluation et rédige le bilan local en fonction des critères et des modalités prévues au niveau régional.
 - Il organise les sessions de formation sécurité routière et PSC1.

- Le conseiller :
 - Il est garant du positionnement et du suivi du jeune (motivation, parcours, projet, situation économique...).
 - Il suit l'assiduité à la préparation au permis : points réguliers avec l'auto école et le jeune.
 - Il accompagne dans l'emploi : il accompagne ses démarches actives de recherche d'emploi, propose les actions adaptées.
 - Il informe et mobilise le jeune sur le module sécurité routière.

Une convention de prestation a été établie avec chaque Missions Locale. Celle-ci reprend l'ensemble des modalités du projet tant dans l'esprit (respect de la charte) que dans ses modalités d'interventions.

Au-delà du cadrage régional, qui définissait les contours de mobilisation du dispositif, les Missions Locales ont eu une grande autonomie dans l'organisation locale de l'action.

Malgré cette autonomie locale, qui avait pour objectif de responsabiliser les ML et de permettre de bénéficier des opportunités ou de tenir compte des contraintes des territoires, on a constaté assez peu d'écart dans la mise en œuvre.

Globalement, les ML sont satisfaites de ce qui a été produit au niveau régional (en fait coproduits avec elles), que ce soient les outils servant à mobiliser les conseillers, les outils de communication, les outils plus techniques (charte, conventions, fiches de liaisons...). Ceux-ci étant jugés adaptés, permettant d'anticiper l'organisation du suivi et les relations avec les partenaires.

Des calages se sont fait sur le flux par un jeu de questions réponses avec l'ARML. Ponctuellement, il a été fait appel au ministère ou à la TNS SOFRES pour des questions demandant leur expertise. Les réponses ont alors été jugées rapides, précises, adaptées.

Les ML, habituées à travailler en réseau, ont aussi beaucoup échangé entre elles pour la mise en place du dispositif, notamment sur les options en matière de positionnement de jeunes et de relations aux auto-écoles.

B. Partenariats

1. Partenaires opérationnels

Nom de la structure partenaire	Rôle dans l'expérimentation
Missions Locales	Mise en oeuvre sur les territoires
Auto écoles	Formation des jeunes
Partenaire sécurité	
ARML	Porteur / pilotage
Auto écoles sociales	Formation permis jeunes en difficulté (25)

Les Missions Locales et PAIO de la région ont été les partenaires clés dans le dispositif.

Comme prévu dans le projet, elles ont été déléguées pour la mise en œuvre opérationnelle du dispositif, l'ARML n'assurant que la coordination régionale.

Cette organisation très décentralisée avait pour objectif de responsabiliser les Missions Locales – et au-delà, les conseiller-ères dans l'accompagnement des jeunes.

12 ML et PAIO sur 13 que compte la Haute Normandie se sont engagées dans cette mise en œuvre opérationnelle, via une convention de prestation qui définissait les niveaux de responsabilité et les conditions financières. :

La ML s'engageaient à :

- Positionner les jeunes à l'entrée dans le dispositif (dossiers saisis dans l'extranet de l'expérimentation).
- Assurer l'accompagnement à la formation au permis de conduire des jeunes retenus après tirage au sort.

Pour cela, elles s'engageaient à :

- Organiser l'information des jeunes.
- Organiser l'entrée et l'accompagnement des jeunes : mettre en place un accompagnement renforcé portant sur la réalisation de la formation au permis de conduire ainsi que sur toute action à même de faire progresser le jeune dans son parcours d'insertion professionnelle et d'accès à l'emploi.
- Recueillir et saisir les informations dans l'extranet prévu par l'évaluateur de l'expérimentation.
- Désigner un référent local.
- Compléter et renvoyer dans les délais prévus tout élément de bilan et d'évaluation prévu ou diligenté par l'ARML ou le ministère de la jeunesse et des solidarités actives.
- Utiliser les outils créés par le Comité de Pilotage.
- Respecter et faire respecter la charte régionale par les différentes parties impliquées dans l'action (salariés ML, jeunes, auto-écoles).
- Proposer aux jeunes des séquences de sensibilisation à la sécurité routière et la préparation du PSC1.
- Participer régulièrement aux groupes de travail ou comités de pilotage du dispositif.
- Participer à la démarche d'évaluation organisée par le Ministère de la Jeunesse et des Solidarités Actives, et inciter les jeunes à répondre aux questions de l'évaluateur.

La relation entre l'ARML et les ML étant naturelle, elle s'est avérée très fluide.

Auto-écoles :

C'était, après les ML, l'autre clé du dispositif.

Le projet prévoyait que les jeunes puissent choisir leur auto école, de manière à leur offrir la plus grande proximité possible.

La plupart du temps, les ML ont informé les auto-écoles de leur territoire du dispositif de manière à faciliter l'accueil des jeunes au moment de leur présentation.

En grande majorité, les ML font état d'un très bon accueil des auto-écoles et une bonne implication dans le dispositif.

Elles semblent rassurées par le cadre de la convention, la qualité et le sérieux du suivi proposé.

Elles ont eu le sentiment de partager avec les ML la responsabilité de la formation des jeunes (surtout la partie suivi).

Parti sur les bases d'une relation contractuelle, matérialisée par une convention, on peut estimer qu'au sortir du dispositif, nous sommes davantage sur une relation partenariale.

Des liens qui se capitalisent et serviront pour un meilleur accueil et un meilleur suivi des jeunes orientés vers ces auto-écoles dans l'avenir.

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse

Certaines ont même eu le réflexe de renvoyer vers les ML des jeunes venus spontanément s'inscrire et qui leur semblaient devoir être accompagnés dans cette démarche.

Enfin, les auto-écoles sont aussi des employeurs potentiels pour certains jeunes et quelques unes ont déjà accepté de s'engager dans le parrainage ou d'accueillir des jeunes en immersion.

Autos écoles sociales :

25 jeunes sont entrés sur le dispositif permis « renforcés », en partenariat avec des autos écoles sociales.

Là encore, les prestataires sont ceux présents et travaillant déjà avec les ML : « Inser-Volant », MJC Evreux, Association Mobilité ».

Là, il s'agit d'emblé de relations partenariales, qui pré existaient au dispositif 'Permis pour réussir ».

Ces auto-écoles sont très adaptées à la formation des jeunes, mais aussi à la prise en charge. On y observe moins d'abandons.

En revanche, on observe aussi moins de situations positives pendant ou après la formation au permis. Sans doute lié au profil des jeunes.

Pour les PCS1 et modules de sécurité routière :

Là aussi, le choix des opérateurs était laissé aux ML, certaines organisant régulièrement des séquences de prévention routière et ayant l'habitude de travailler avec des partenaires locaux.

On constate un résultat mitigé sur cet axe.

Les jeunes ont intégré la formation au permis avant la mise en place des modules ou actions de sécurité routière, et malgré l'engagement qu'ils avaient pris (élément figurant dans la convention), ils ont été assez peu à participer aux actions mise e en place.

Les partenaires pré sentis ou mobilisés peuvent être :

Police municipale

Pompier

Croix rouge

Moniteur de prévention routière

Centre de réparation de permis et conduite dangereuse (pour des jeunes ayant au moins 20h de conduite).

Evaluateurs :

L'ensemble des ML a joué le jeu d'entre le maximum de jeunes dans le dispositif durant la période de randomisation.

Pendant cette période, les relations avec l'évaluateur ont été fluide et réactives, les ML ont obtenus toutes les informations dont elles avaient besoins.

Entre la fin de la période de randomisation et le moment du bilan final, nous n'avons eu aucun contact avec les équipes d'évaluations, tant l'évaluation quantitative que l'évaluation qualitative. Il aurait été sans doute intéressant que l'évaluateur fournisse des données au moins nationales, si ce n'est par projet, des jeunes entrés (au moins les caractéristiques d'entrée), ce qui aurait permis aux porteurs et opérateurs de matérialiser leur participation à la dimension expérimentale de l'action.

Depuis décembre 2011, 2 contacts :

Une pour une approche qualitative

Un pour l'approche quantitative. IL est à noter que le questionnaire quantitatif renvoyé aux opérateurs est arrivé en même temps que la demande de bilan final, donnant aux opérateurs un sentiment de redites inutiles : pourquoi s'évertuer à compléter le bilan final, qui est très exigeant, alors que les informations seront traitées par l'évaluateur, qui en fournira les résultats au ministère....

Le comité de pilotage souhaiterait pouvoir disposer d'une extraction régionale des données.

Il résulte une certaine frustration quant aux opérations d'évaluation qui se révèlent être très externes aux actions, et pas en lien, comme on a pu le vivre sur certains autres projets du Fonds d'expérimentation pour les jeunes (projet « décrochage, par exemple, en Haute Normandie).

Sans doute est-ce le biais d'un dispositif d'évaluation national, et non choisi par les porteurs.

Partenaires financiers

Financements	Part de ces financements dans le budget total de l'expérimentation (hors évaluation) en %
Fonds d'expérimentations pour la jeunesse	83%
Cofinancements extérieurs à la structure	1%
Autofinancement	16%

C. Pilotage de l'expérimentation

Au sein de l'ARML une personne, recrutée à temps partiel à cet effet, a assuré la coordination du projet. C'était elle l'interface entre les ML, ou d'éventuels autres partenaires et le porteur de projet.

Différents outils ont été créés :

- Outils de présentation pour mobilisation des équipes
- Support d'information pour les jeunes
- Conventions quadripartite : ML / conseiller-ère / auto école / jeune
- Outils de reporting
- Outil de compte rendu d'exécution (reprenant les rubriques des comptes rendus d'exécution du FEJ)
- Procédure de saisie sous Parcours 3 et rubrique régionale

Les outils de reporting sont renvoyés tous les 2 mois, avant l'échéance du comité de pilotage. Ils permettent de suivre le déroulement de l'action et alimentent les échanges lors des comités de pilotage.

Localement, le référent (il en existe un par ML) est chargé de coordonner le suivi de l'action. Ce suivi prévoit à minima un contact avec le jeune et un contact avec l'auto école par mois (inscrit dans la convention de prestation).

Par ailleurs, les conseiller-ères assurent l'accompagnement des jeunes dans leur parcours professionnel et la préparation au permis.

Ces outils ont été créés avec les ML. Ils ont été jugés satisfaisants par l'ensemble des sites utilisateurs. Les outils, la coordination régionale, les échanges de pratiques lors des comités de pilotage sont analysés comme des éléments de réussite du projet. Ils ont permis d'assurer la cohérence globale de l'action mais ont surtout contribué à renforcer les coopérations entre Missions Locales.

III. Enseignements généraux de l'expérimentation

A. Analyse du dispositif expérimenté

B. Enseignements et conditions de transférabilité du dispositif

1. Public visé :

Le fait de travailler directement avec les Missions Locales a présenté l'avantage de n'avoir aucun problème de ciblage et repérage des publics.

Pas de difficultés rencontrées, donc, ni sur le nombre des jeunes, ni sur les profils, qui tous deux ont été conformes au prévisionnel de l'action.

2. Actions menées dans le cadre du dispositif testé

La question posée aux Missions Locales pour ce chapitre était : et si c'était à refaire ?

- Evidemment, même si finalement on ne peut pas dire que cela ait été une réelle difficulté, le principe du tirage au sort est identifié comme un élément difficilement compatible avec le travail d'accompagnement réalisé par les conseiller-ères des ML. Donc, à ne pas reproduire.
- Pour les besoins de l'expérimentation, nous avons vécu une entrée groupée des jeunes, sur une période courte. Cela ne semble pas non plus adapté aux principes d'accompagnement et surtout à la façon dont les parcours des jeunes se construisent. L'expérimentation sur le RCA, menée sur 2 ML de notre région, le montre. Le seul intérêt de l'allocation (ici le financement du permis), n'est pas suffisant à mobiliser les jeunes, ou au moins à les mobiliser dans la durée et la qualité. Les dispositifs où on peut activer au bon moment le bon outil sont plus efficaces. Sinon, les aides - RCA ou financement du permis - soient ne prennent pas de sens pour les jeunes, soit ne sont vécus que comme des opportunités, dont on profite, mais qui ne s'ancrent pas dans les parcours.
- Un dispositif à « entrées et sorties permanentes » serait plus adapté, avec une aide mobilisable par le conseiller au moment le plus opportun pour le jeune. De ce point de vue, l'aide du Fonds d'Aide aux Jeunes, qui fonctionne de cette manière, semble, dans son fonctionnement, plus opérationnelle.

Disposer d'un Fonds d'Aide au Permis pourrait répondre aux besoins des jeunes et des conseiller-ères qui les accompagnent.

- Il faudrait pouvoir disposer d'une évaluation indépendante des besoins en termes de leçon de code et conduite : les autos-écoles ont en effet tendance à standardiser les évaluations d'heures de conduite. Il faudrait pouvoir affiner cette évaluation, et plutôt par un organisme indépendant et tester aussi les capacités des jeunes quant à la préparation du code. Cela pourrait permettre de faire un travail de sensibilisation auprès du jeune : délais longs, coûts final du permis ; cela permettrait aussi d'organiser un suivi particulier pour les jeunes les plus fragiles quant à cet enseignement, afin de prévenir les ruptures.
- Réforme du code ou soutien : idéalement, il faudrait pouvoir disposer d'une préparation adaptée au code. On note trop souvent des difficultés avérées des jeunes dans sa préparation. Si on souhaite réellement aider les jeunes de bas niveau de qualification dans la préparation au permis de conduire, jeunes de niveau V et inférieur, il conviendrait de développer une pédagogie adaptée. Comme nous avons eu l'occasion de le dire, ils ne sont pas de bons lecteurs et rencontrent de vraies difficultés face aux questionnements du code. Il faudrait pouvoir disposer d'une pédagogie adaptée et même peut-être de conditions de passasions adaptées. A défaut, il faudrait pouvoir organiser du soutien. Or, en Missions Locales, cela demande des moyens complémentaires pour acquérir des outils adaptés et dégager du personnel pour encadrer les jeunes. Renforcer les auto-écoles sociales pourrait être également une voie.
- Les délais liés à la préparation du code et du permis sont également trop longs. La moyenne d'obtention pour le code est de 6 mois alors qu'on avait inscrit 3 mois dans les conventions. De même, les délais de présentation aux examens, surtout après échec, allongent considérablement les délais. Pour un public en insertion, c'est un risque supplémentaire de « décrochage » : ressources précaires, milieu familial défaillant, situations familiales évoluant vite, situations professionnelles mouvantes... L'instabilité globale de leur situation les fragilise. Il faudrait pouvoir bénéficier de formations accélérées, tenant compte des contraintes des jeunes. Il en va de la formation au permis comme de l'insertion professionnelle : plus c'est long, moins c'est efficace. Une formation intense et compacte dans le temps serait réellement adaptée (à noter que l'environnement des jeunes accompagnés dans les Missions Locales ne se prêtent que très rarement à l'organisation de la conduite accompagnée).
- Un dispositif comme celui-ci requiert un suivi très rapproché et partagé entre les différents acteurs. De ce point de vue, si c'était à refaire, un suivi plus renforcé encore serait organisé. Idéalement, il faudrait pouvoir « capter » les jeunes sur cette période de préparation. Pour les jeunes qui sont en situation d'emploi ou de formation parallèlement au permis, leur proposer des points réguliers et surtout impliquer l'entreprise ou l'organisme de formation. Pour les jeunes sans situation, les intégrer à un suivi dynamique. C'est sans doute un défaut du dispositif mis en place : nous n'avons pas su développer, ou pas assez, un accompagnement spécifique et dynamique qui « tienne » la motivation des jeunes. Nous entamons actuellement une réflexion autour d'un « Parcours Accéléré d'Accès à l'Emploi ». Sans doute en sortirons-nous avec des outils et une méthodologie adaptés à l'accompagnement des jeunes dans ce type de dispositif.
- Préparation des jeunes en amont : sans doute, comme préalable et même pas pour une intégration au dispositif (test de motivation et d'adhésion), organiser une vraie réflexion sur sa mobilité et les moyens de son organisation.

3. Partenariats, coordination d'acteurs et gouvernance

- On l'a dit, l'action aura eu pour impact de construire un réel partenariat entre les ML et les auto-écoles.
- Le partenariat avec les ML n'était pas à construire et ce n'était pas l'objectif du comité de pilotage. En revanche, il aura permis de contribuer au développement et la consolidation de la coopération régionale et le travail en réseau.
- L'organisation d'un comité de pilotage impliquant les acteurs est indispensable.

En fait il était prévu un comité de suivi, avec les sites de mise ne œuvre, et un comité de pilotage ouvert à d'autres acteurs, notamment institutionnels. Ceci n'a pas pu se tenir. Nous restons persuadés que ces 2 instances devraient idéalement coexister dans l'organisation d'un tel dispositif.

Il est d'ailleurs prévu, au-delà des limites des conventions de l'action, d'organiser une conférence régionale rassemblant acteurs et institutionnels (potentiels financeurs de dispositifs de financement de permis de conduire) pour diffuser les résultats et poser la question de la possibilité d'un dispositif en région.

C'est aussi une des raisons qui nous poussent à demander des extractions rapides, régionales si possibles, de l'évaluation.

4. Impacts sur la structure

- Partenariat auto école : écoute très positive, OK sur le suivi, une qui renvoie des jeunes en difficulté
- Echange de pratiques régional / Outils et cadre régional
- Mise en place de commissions internes qui pour certaines ML étaient des nouvelles pratiques
- La transposition des modalités de suivi vers d'autres dispositifs de financements du permis : FAJ, FIPJ, collectivités (CUCS), permis à 1€.
- Efficacité du référent interne : créer des liens entre les auto écoles et la structure. Un vrai intérêt pour les EO de dépasser le cadre de la formation au permis (partenariat PMP par exemple) ou mfacilitateur pour mise en place du permis à 1 euros, évolution du regard sur les jeunes...
- Questionnement sur l'acquisition du permis pour les jeunes
- Session sécurité routière : renforcement de partenariats avec des opérateurs ; intérêt pour les opérateurs (pompiers, police, gendarmerie), pour es ML, leurs activités, les jeunes qui sont accompagnés.
- Acquisition de matériel qui sera réinvesti pour d'autres jeunes (logiciels, outils pédagogiques, jeu de sécurité routières...)
- Pour l'ARML : rapprochement avec la DRJSCS, renforcement de coopération régionale et de l'animation.

Conclusion :

AèNNEXES 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>

