

Thématique : Permis de conduire

Intitulé du projet : Auto école sociale ADALEA

APPC-109

Note de restitution finale remise par ADALEA
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

Période d'expérimentation : 01/04/2010 – 31/03/2011



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.



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

Numéro du projet APPC-109

LE DISPOSITIF EXPERIMENTE

Titre : Auto-école sociale ADALEA

Objectifs initiaux :

Décrire brièvement les objectifs initiaux.

De façon complémentaire au réseau des auto-écoles classiques, offrir une réponse aux jeunes ayant des problèmes de mobilité constituant des freins à leur insertion professionnelle et sociale.

Public(s) cible(s) :

Indiquer les caractéristiques du public cible ainsi que le nombre de bénéficiaires sur la durée de l'expérimentation par rapport au nombre initialement prévu.

Les publics ciblés sont **les jeunes de moins de 26 ans, orientés vers nous suite à une prescription de la Mission Locale, et rencontrant des difficultés d'apprentissage et/ou des difficultés financières** ne leur permettant pas d'intégrer une auto-école classique.

Il s'avère que la grande majorité de nos élèves a arrêté l'école à un niveau VI (aucun diplôme) ou V (CAP-BEP) ; certains ont même de grandes difficultés à lire, écrire et compter.

Nous avons initialement prévu d'intégrer 30 jeunes sur le dispositif au cours de la période d'expérimentation ; au 31 mars 2011, 41 jeunes ont intégré l'auto-école sociale et 6 ont obtenu le permis de conduire (2 ont obtenu uniquement le code de la route, en attente de passer l'épreuve de la conduite).

Descriptif synthétique du dispositif expérimenté

Préciser en quelques lignes les actions mises en œuvre dans le cadre expérimental.

Par le biais d'une pédagogie adaptée, dispenser des cours de code et de conduite auprès de jeunes bénéficiaires en difficultés.

Territoire(s) d'expérimentation :

Indiquer la ou les régions d'expérimentation puis la délimitation géographique précise du projet en spécifiant sur cela inclut des zones urbaines, des zones urbaines sensibles ou des zones rurales.

Le pays du Centre Bretagne, vaste zone rurale, constitue le territoire d'expérimentation.

Valeur ajoutée du dispositif expérimenté :

Indiquer clairement en quoi le dispositif expérimenté apporte quelque chose par rapport au droit commun.

En l'absence de transport en commun sur le territoire d'expérimentation, le dispositif expérimenté constitue une réelle plus value et permet aux jeunes de devenir autonomes dans leurs déplacements professionnels et privés.

Partenaires techniques opérationnels:

Mentionner les partenaires qui ont été activement impliqués dans la mise en œuvre de l'expérimentation.

La Mission Locale du centre Bretagne et plus largement, les acteurs sociaux du Centre Bretagne, réunis au sein du Carrefour Social (groupe de travail réunissant des partenaires du territoire : Mission Locale, Pôle Emploi, Circonscription de la Solidarité Départementale, Centre d'Information aux Droits des Femmes, ADALEA, Ohé Prométhée, CAF...).

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)

Fonds d'expérimentation pour la jeunesse, Conseil Général des Côtes d'Armor, Communauté de Communes de Loudéac (CIDERAL).

Durée de l'expérimentation :

Durée initiale: Indiquer ici la durée en nombre mois du projet expérimental, c'est-à-dire allant du démarrage du projet jusqu'à la fin de l'évaluation (tel que prévu dans la convention signée avec le FEJ).

12 mois, du 01/04/2010 au 31/03/2011

Durée effective : 12 mois

LE PORTEUR DU PROJET

Nom de la structure : ADALEA

Type de structure : Association départementale

L'ÉVALUATION DU PROJET

Nom de la structure : non soumis à évaluation

Type de structure : Préciser s'il s'agit d'une structure publique ou privée

Introduction :

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

A. Objectifs initiaux du projet

Les problèmes de mobilité sont récurrents sur le périmètre du centre Bretagne, dans la mesure où **il n'y a pas de dispositifs publics de droits communs (transports en commun) sur ce territoire** ou alors quand ils existent, ils concernent les axes principaux (ex : liaisons Loudéac-Pontivy, Loudéac-St Brieuc) mais ne desservent pas les petites communes alentours.

Ces problèmes de mobilité entraînent donc des freins à l'insertion professionnelle et certains publics, en difficultés financières et/ou d'apprentissage, ne peuvent pas accéder à une formation au permis de conduire dispensée par une auto-école « classique ».

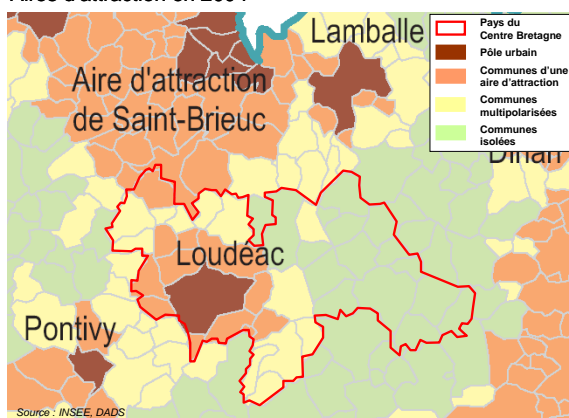
L'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » proposée par le Haut Commissariat à la Jeunesse a donc constitué une réelle opportunité pour l'association ADALEA d'innover et de concrétiser un projet à l'esprit depuis longtemps, complémentaire avec les autres activités de l'association, et répondant aux objectifs suivants :

- ▶ Apporter une réponse, en terme d'égalité de droit, à celles et ceux qui ne peuvent accéder à une formation au permis de conduire en auto-école classique,
- ▶ Offrir une réponse à des difficultés d'insertion professionnelle, liées à l'absence de mobilité, par le biais d'une formation visant à l'obtention du permis de conduire,
- ▶ Utiliser la formation au permis de conduire comme un support visant à améliorer la socialisation, la maîtrise des savoirs de base, des compétences transversales....,
- ▶ Travailler en partenariat avec les acteurs politiques et économiques locaux (Pays du Centre Bretagne) et nationaux (Haut Commissariat à la Jeunesse).

B. Le territoire d'expérimentation

En 2006, le pays du Centre Bretagne comptait 43 757 habitants pour une densité de population de 45,8 habitants/km² (contre 113,7 pour la région Bretagne). Le pays est à dominante rurale, son pôle urbain est Loudéac (plus de 10 000 habitants). Les communes de la moitié ouest du pays sont fortement polarisées par Loudéac et dans une moindre mesure par Saint Brieuc et Pontivy. Les communes de la moitié est appartiennent à l'espace rural défini par l'INSEE comme isolé.

Aires d'attraction en 2004



Les problèmes de mobilité sont donc récurrents sur ce périmètre.

C. Public visé par l'expérimentation

1. Mode d'identification et de repérage :

L'orientation des publics se fait donc sur prescriptions de la part des conseillers de la Mission Locale qui, dans le cadre de leur suivi régulier, diagnostiquent des difficultés de mobilité, qui constituent un réel frein à l'insertion sociale et professionnelle du jeune.

Une fiche de prescription nous est ensuite adressée ; la monitrice reçoit en entretien le(la) candidat(e), et nous délibérons lors d'une commission sur l'issue de la candidature.

2. Bénéficiaires directs :

2.1. Statistiques descriptives

Répartition des bénéficiaires de l'expérimentation APPC

	Prévision sur la durée de l'expérimentation	2009	2010	2011	TOTAL	Commentaires
Estimation du nombre de jeunes potentiellement éligibles sur le dispositif			22	8	30	Nous avons été conventionné à hauteur de 30 places sur la période d'expérimentation qui s'établissait du 01/04/2010 au 31/03/2011 ; cette période étant à cheval sur deux années civiles, nous indiquons donc la répartition au prorata.
Nombre de jeunes inscrits sur l'extranet			34	7	41	
Nombre de jeunes bénéficiaires			34	7	41	
Nombre de jeunes inscrits au code			9	6	15	Les premières présentations au code de la route ont eu lieu en septembre 2010, à raison de 2 places d'examen par mois en moyenne ; il y a donc eu 15 présentations
Nombre de jeunes ayant réussi l'examen du code			3	5	8	Le taux de réussite à l'examen du code se situe en moyenne à 53%
Nombre de jeunes inscrits à l'examen de conduite			2	6	8	Les premières présentations à la conduite ont eu lieu en novembre 2010, à raison de 2 places par mois (avec annulation des places en décembre 2010 et février 2011 pour cause d'intempéries).
Nombre de jeunes ayant obtenu le permis de conduire			0	6	6	100% de réussite aux examens de conduite du premier trimestre 2011
Nombre de jeunes qui ont abandonné			19	4	23	9 abandons pour cause d'emploi avec des horaires non compatibles avec les séances de code et de conduite ; 3 abandons pour cause de déménagement ; les autres abandons n'ayant pas de motifs réels et sérieux
Nombre de jeunes exclus du dispositif			2	1	3	Les exclusions ont été prononcées suite à des comportements inadaptés.

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

indiquer ici le nombre
total de bénéficiaires

	TOTAL		2009		2010		2011	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bénéficiaires directs	41				34		7	
Âges								
16-18 ans	0	0%			0		0	
19-20 ans	7	17%		0%	7	100%	0	0%
21-22 ans	10	24%		0%	10	100%	0	0%
23-25 ans	24	59%		0%	17	71%	7	29%
Autres (préciser)	0	0%						
Situation								
Apprentissage	0	0%			0		0	
Demandeurs d'emploi	34	83%		0%	29	85%	5	15%
Activité professionnelle	2	5%		0%	2	100%	0	0%
Autre (en formation)	5	12%		0%	3	60%	2	40%
Niveau d'études								
Niveau V	22	54%		0%	20	91%	2	9%
Niveau IV	0	0%						
Niveau III	0	0%						
Niveau III	0	0%						
Niveau I	0	0%						
Autre (niveau VI)	19	46%		0%	14	74%	5	26%
Origine géographique								
Ville - zone politique de la ville	0	0%						
Ville - hors zone politique de la ville	0	0%						
Zone rurale	41	100%		0%	34	83%	7	17%
Autre (préciser)	0	0%						
Genre								
Fille	23	56%		0%	18	78%	5	22%
Garçon	18	44%		0%	16	89%	2	11%

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

indiquer ici le nombre de
bénéficiaires total

	TOTAL		2009		2010		2011	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bénéficiaires directs	26				21		5	
Âges								
16-18 ans	0	0%						
19-20 ans	5	19%		0%	5	100%	0	0%
21-22 ans	6	23%		0%	4	67%	2	33%
23-25 ans	15	58%		0%	12	80%	3	20%
Autres (préciser)	0	0%						
Situation								
Apprentissage	0	0%						
Demandeurs d'emploi	14	54%		0%	12	86%	2	14%
Activité professionnelle	9	35%		0%	7	78%	2	22%
Autre (déménagement)	3	12%		0%	2	67%	1	33%
Niveau d'études								
Niveau V	16	62%		0%	13	81%	3	19%
Niveau IV	0	0%						
Niveau III	0	0%						
Niveau III	0	0%						
Niveau I	0	0%						
Autre (niveau VI)	10	38%		0%	8	80%	2	520%
Origine géographique								
Ville - zone politique de la ville	0	0%						
Ville - hors zone politique de la ville	0	0%						
Zone rurale	26	100%		0%	21	81%	5	19%
Autre (préciser)	0	0%						
Genre								
Fille	12	46%		0%	8	67%	4	33%
Garçon	14	54%		0%	13	93%	1	7%

2.2. Analyse qualitative

Sur la période d'expérimentation, 01/04/2010-31/03/2011, nous devions accueillir 30 jeunes et ce seuil a largement été atteint puisque 41 personnes sont entrées sur le dispositif.

En revanche, seulement 6 jeunes ont obtenu le permis de conduire sur cette période et au 31 mars 2011, 2 jeunes déjà titulaires du code étaient en attente de passer la conduite.

Ces chiffres s'expliquent notamment par le fait que les premières présentations à l'examen du code n'ont pas pu se faire avant le mois de septembre 2010 (soit à mi parcours de la période d'expérimentation), le temps pour les jeunes d'avoir suffisamment d'heures d'apprentissage.

Ensuite, les premières présentations à l'examen de la conduite ont eu lieu en novembre 2010, soit au 2/3 de la période d'expérimentation.

Il faut effectivement du temps pour préparer les jeunes à l'examen et nous avons souhaité présenter des candidats suffisamment prêts, pour minimiser les risques d'échec, car de mauvais résultats viendraient diminuer le nombre de places octroyées par la Préfecture, ce nombre étant déjà particulièrement faible (2 places de code par mois et autant pour la conduite). A signaler également que les 4 places de conduite des mois de décembre 2010 et février 2011 ont été annulées pour cause d'intempéries, et n'ont jamais été remplacées. Mathématiquement, nous n'aurions donc pas pu obtenir davantage que 6 permis...

Ainsi nos taux de réussite sur la période considérée, 53% pour le code et 75% pour la conduite, se situent au niveau des auto-écoles classiques.

Ces bons résultats revêtent une importance particulière quand nous prenons en considération les publics accueillis, qui sont en grandes difficultés d'apprentissage - 100% ont un niveau inférieur ou égal au niveau VI de l'éducation nationale et 46% ont un niveau VI (aucun diplôme) – et/ou en grandes difficultés financières.

C'est la raison pour laquelle ils ont, chaque fois que l'occasion s'est présentée, privilégié les opportunités d'emploi à l'apprentissage du permis de conduire ; c'est ainsi que nous avons eu 9 sorties pour emploi, leurs horaires de travail ne leur permettant pas de cumuler les 2.

De la même façon, compte tenu de nos publics, nous avons dû faire face à un nombre important de décrochages.

L'apprentissage du code de la route n'est pas quelque chose d'aisé ; ceci demande beaucoup de travail et d'investissement personnel et conduit quelques fois au découragement.

De ce point de vue là, nous sommes confrontés aux mêmes difficultés que les auto-écoles classiques, avec qui nous échangeons pour tenter ensemble de trouver des solutions.

Avant d'en arriver au constat de l'abandon, plusieurs tentatives de remobilisation ont systématiquement été mises en œuvre : courrier d'avertissement suite à un absentéisme fort, convocation à un entretien individuel, actions parallèles avec celles menées par le conseiller Mission Locale.... Malheureusement en vain, et ces élèves finissaient par devenir injoignables que ce soit par nous ou par leur conseiller Mission Locale.

S'agissant des exclusions prononcées, elles l'ont été suite à des décisions prises en commission et avec le souci prioritaire de préserver l'intérêt général ; 3 élèves ayant un comportement non respectueux du règlement intérieur, ou refusant de se soumettre à leur obligation financière, ont dû être exclus, pour permettre à l'auto-école solidaire de continuer à fonctionner, selon les règles définies au moment de sa création.

Pour enrayer ces décrochages, d'un point de vue pédagogique, nous avons pris la décision de fonctionner de façon quelque peu différente par rapport aux auto-écoles classiques, et ceci à 2 niveaux :

- ✓ tout d'abord s'agissant de l'apprentissage du code de la route, nous n'utilisons pas les DVD pendant les premières séances ; celles-ci sont consacrées à un apprentissage détaillé des différents panneaux de circulation, des règles essentielles du code de la route, des situations les plus fréquemment rencontrées... ; l'objectif étant de rendre plus digeste la multitude d'informations à absorber au démarrage ;
- ✓ autre élément différenciant, nous commençons à dispenser les cours de conduite sans attendre que les élèves aient obtenu leur examen du code de la route, ceci de façon à les motiver davantage et à éviter un découragement trop important.

II. Déroulement de l'expérimentation

A. Actions mises en œuvre

Pour les jeunes sortis prématurément du système scolaire, le permis est souvent le premier diplôme obtenu. L'enseignement du code constitue pour l'auto-école associative un formidable levier à la re-médiation des savoirs de base, à l'éducation citoyenne et à la prévention des risques, directement transférables aux situations de la vie courante.

L'ATELIER CODE DE LA ROUTE

A partir de l'entretien de positionnement, nous proposons un programme individualisé tenant compte :

- Des rythmes d'apprentissage de chacun,
- Des processus d'apprentissage propres à chacun,
- De la progression pédagogique,
- Des aptitudes de chacun à un instant « T »,
- De la motivation de chacun.

Les objectifs de l'atelier sont les suivants:

- Dédramatiser le code
- Se faire confiance
- S'initier aux vocabulaires du code de la route
- Comprendre la structure des phrases, des questions
- Apprendre son code autrement

Objectifs pédagogiques :

- Avoir des connaissances théoriques liées aux règles de conduite et de circulation
- Acquérir des savoir-faire d'observation de situations de conduite automobile
- Acquérir des connaissances de fonctionnement de consignes
- Se situer dans l'espace et le temps (Atelier de Raisonnement Logique)

A l'aide de tests en groupe, d'un suivi personnalisé pour chacun sur les thèmes difficiles, petit à petit les stagiaires ont repris confiance en eux.

Une animation adaptée aux besoins de chacun :

Du Découpage, collage,

Pour les personnes les plus en difficulté avec l'écrit, les premiers cours de code sont animés de la façon suivante : les élèves découpent des panneaux imprimés en couleur, puis les collent par catégories (panneaux d'interdiction, d'obligation...) sur leur cahier d'apprentissage en recopiant à côté la définition.

- à l'entraînement à partir des DVD – DVD Code Rousseau
- en passant par l'utilisation de différents sites d'aide à l'apprentissage du code.



mais toujours avec la présence de la monitrice en séance collective ou en individuel.

DES ATELIERS DE SENSIBILISATION A LA SECURITE ROUTIERE

En décembre 2010, nous avons sollicité la Prévention routière pour intervenir et sensibiliser les élèves à la sécurité routière en général, et plus particulièrement aux éléments suivants :

- Alcool, cannabis et Conduite
- La vitesse au volant
- Exercice en groupe sur l'analyse d'une situation d'accident (constats, observations, propositions)

L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE

Les objectifs:

Acquérir la maîtrise du véhicule et des situations de conduite sur route et en agglomération, ainsi que sur voie rapide, et ce au cours des quatre étapes de la formation qui figurent dans le livret d'apprentissage.



Le plus rapidement possible, nous proposons les premiers cours de conduite :

- ⇒ les heures de conduite sont souvent perçues comme plus stimulantes et motivantes en comparaison aux séances d'apprentissage du code.

Le livret d'apprentissage

Contient l'ensemble du programme (avec étapes de synthèse). Permet au moniteur de noter la « position » de l'élève et permet à l'élève de connaître sa « position » (chemin parcouru, ce qu'il reste à apprendre, les points faibles à travailler).

Cette méthode leur facilite l'apprentissage et favorise la révision des savoirs fondamentaux. Pour ceux qui le souhaitent, nous pouvons également faire des passerelles avec le centre de formation et travailler avec eux plus en profondeur les « compétences clés » (lire-écrire-compter).

Protocole d'évaluation

Nous ne sommes pas soumis à l'évaluation (tirage au sort), étant conventionné pour un nombre de places inférieur à 50.

Moyens humains et matériels

MOYENS HUMAINS :

Marie Noëlle LEGLEVIC, 20 ans d'expérience en tant que monitrice Auto-école, titulaire du BP CASER, Monitrice auto-école sociale ADALEA.

Michel RIOU, Agent administratif, assure le suivi administratif des bénéficiaires, prépare les factures, encaissement, relance. Inscription aux examens. Assure l'accueil, informe et communique sur le dispositif.

Jérôme DE CAUCHY, coordination pédagogique appui aux formatrices et à l'administratif, mobilisation du partenariat en fonction des profils des stagiaires, anime les commissions d'entrée sur le dispositif, organise les comités de pilotage, participe avec la responsable de pôle aux recherches financières. Réalise des entretiens avec les bénéficiaires, assure la promotion et la communication du dispositif et des financeurs.

Rose Marie DELAROCHE Responsable de pôle : Assure les relations avec le partenaires, recherche financière, animation des comités de pilotage, encadrement des salariés, suivi de l'activité. Vérifie la conformité avec les cahiers des charges. Responsable de l'application des normes de sécurité.

L'auto-école bénéficie aussi de l'appui des services logistique, comptabilité, informatique RH du siège d'ADALEA.

MOYENS MATERIELS :

Locaux : Nous disposons de locaux permanents dans le bâtiment de la Maison de l'Emploi et de la Formation Professionnelle - 1 rue Chesnaie à Loudéac (salles de cours et bureaux).

1 salle est entièrement dédiée à l'Auto-école.

Un véhicule auto-école adapté : en location longue durée Citroën C4.

Matériel pédagogique

- ☞ **Informatique** : 15 postes informatiques avec accès à Internet
- ☞ **Téléphone** : 1 ligne téléphonique spécialement réservée à l'auto-école
- ☞ **Vidéo** : nous utilisons en fonction des besoins caméscope, magnétoscope, lecteur DVD.
- ☞ **Reprographie** : les stagiaires ont accès à un photocopieur en liaison avec leur formateur.



Matériel spécifique à l'auto-école (Codes Rousseau) :

- Affiches permis et panneaux
- Les cahiers pédagogiques et d'exercices
- Les livrets de code
- Les DVD de leçons de code
- Les boîtiers de passage d'examen

Et des supports spécifiques réalisés par ADALEA.

B. Partenariats

1. Partenaires opérationnels

La **Mission Locale du centre Bretagne**, impliquée en amont du projet, constitue le partenaire privilégié, en particulier s'agissant de l'orientation des publics.

Les acteurs sociaux du Centre Bretagne, réunis au sein du Carrefour Social (groupe de travail réunissant des partenaires du territoire : Mission Locale, Pôle Emploi, Circonscription de la Solidarité Départementale, Centre d'Information aux Droits des Femmes, ADALEA, Ohé Prométhée, CAF...) ont également été associés à la conception du projet.

Les auto-écoles classiques ont également été associées le plus en amont possible du projet pour leur présenter le concept et les rassurer sur le fait qu'il ne s'agissait en aucun cas de venir les concurrencer mais bien d'apporter une réponse complémentaire et accueillir des publics qui ne franchissent pas habituellement le seuil de leur porte.

Elles sont systématiquement invitées aux commissions qui valident l'intégration des candidats et nous avons le plaisir d'accueillir 2 à 3 enseignes différentes à chaque commission.

Elles peuvent également nous orienter des publics qui ont déjà effectué plusieurs heures de code et de conduite dans leurs établissements et, compte tenu de leurs difficultés d'apprentissage et difficultés financières, ne peuvent continuer à les accompagner : la complémentarité de l'auto-école solidaire a ainsi été illustrée à plusieurs reprises.

Nom de la structure partenaire	Rôle dans l'expérimentation
Mission Locale	Prescription des publics et participation aux commissions de validation
Elus locaux	Participation aux commissions de validation
Auto-écoles classiques	Participation aux commissions de validation

2. Partenaires financiers

Sur la période de référence (expérimentation avril 2010 – mars 2011), c'est bien le financement du Fonds d'expérimentations pour la jeunesse qui a permis de boucler le plan de financement et de concrétiser le projet. Au-delà de ce financement, qui constitue la ressource principale et a permis de faire levier pour obtenir des financements complémentaires, les cofinancements étaient les suivants : Conseil Général des Côtes d'Armor, Communauté de Communes (CIDERAL) et la participation des stagiaires, symbolique à hauteur de 150€, mais importante pour leur implication.

Financements	Part de ces financements dans le budget total de l'expérimentation (hors évaluation) en %
Fonds d'expérimentations pour la jeunesse	58%
Cofinancements extérieurs à la structure	Communauté de communes de Loudéac : 18% Conseil Général des Côtes d'Armor : 18% Participation des élèves : 4%
Autofinancement	0%

C. Pilotage de l'expérimentation

Pour rappel, et conformément à ce qui était prévu à l'origine, le comité de pilotage est constitué des membres de la commission qui délibèrent sur chaque dossier prescrit par la Mission Locale.

Ce comité de pilotage est donc composé d'un membre de chaque structure partenaire dans ce projet, à savoir :

- un conseiller de la Mission Locale,
- un ou plusieurs représentant(s) du réseau local des auto-écoles « marchandes » (pour bien attester que nous ne sommes pas là pour les concurrencer),
- un ou plusieurs représentant(s) des élus,
- la monitrice de l'auto-école solidaire ADALEA ainsi que le Coordinateur pédagogique d'ADALEA

Au-delà de la validation ou du refus des entrées sur le dispositif, la réunion du comité de pilotage est l'occasion d'échanger sur les réussites (les obtentions du code et/ou de la conduite) et les difficultés rencontrées (absentéismes, exclusions à prononcer...).

Le comité de pilotage se réunit toutes les 6 semaines en moyenne.

Les outils de pilotage développés : un tableau de bord principal a été constitué, et est transmis à cadence mensuelle à la Mission Locale.

Il comporte notamment les informations suivantes :

- coordonnées du bénéficiaire : nom, prénom, sexe, année de naissance, commune de résidence
- nombre d'heures de code et de conduite suivies en cumul depuis l'intégration
- nombre de présentation à l'examen et précision si réussite ou échec

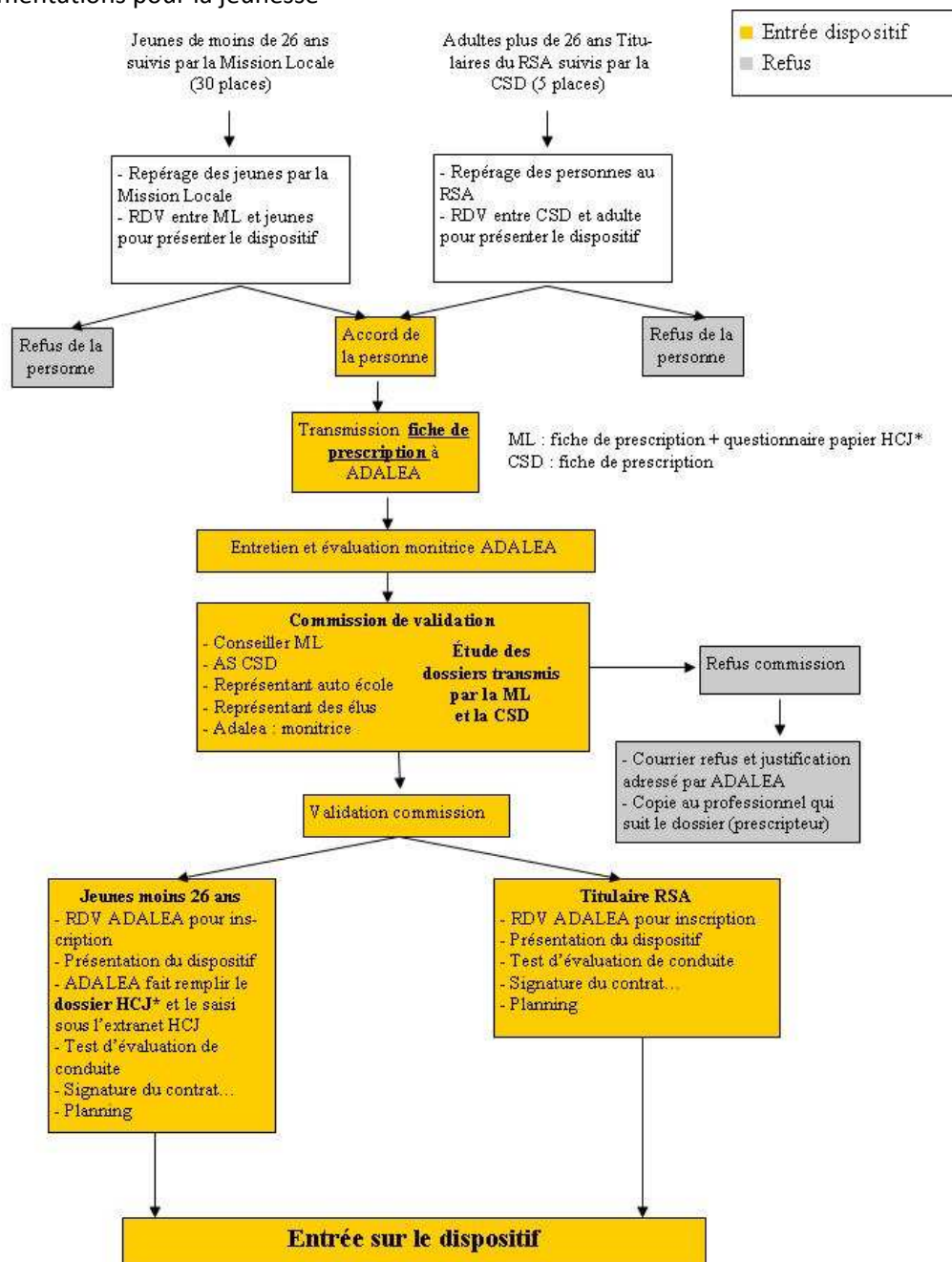
Des échanges ont eu lieu au démarrage de l'action avec une structure similaire établie à Guingamp : Ouest Côtes d'Armor Mobilité. Cette auto-école solidaire, déjà en fonctionnement depuis plusieurs années lorsque nous souhaitions lancer notre activité, nous a donné certains conseils et la monitrice a notamment été rencontrée pour s'inspirer de leurs méthodes pédagogiques.

III. Enseignements généraux de l'expérimentation

A. Analyse du dispositif expérimenté

Voici en synthèse le schéma pouvant modéliser le parcours du jeune dans le dispositif expérimenté :

Fonds d'expérimentations pour la jeunesse



* HCJ : Haut Commissariat à la Jeunesse qui finance une partie de l'auto école
 Les jeunes qui acceptent de participer à l'expérimentation doivent répondre à une série de question sur un extranet mis en place par le HCJ

Ce schéma d'organisation, à présent testé et opérationnel, a vocation à être dupliqué et transposé sur d'autres zones géographiques.

B. Enseignements et conditions de transférabilité du dispositif

1. Public visé

Le public visé par le dispositif a bien été celui qui a intégré l'auto-école solidaire. Comme évoqué précédemment, autant le nombre d'élèves orientés vers l'auto-école solidaire (41) est au-dessus de l'objectif initial (30), et correspond au public visé par l'expérimentation

2. Actions menées dans le cadre du dispositif testé

La mise en œuvre du dispositif ne semble pas avoir souffert de dysfonctionnements ; en revanche, certains axes d'amélioration, ou point de vigilance, semblent se dégager comme suit :

- Importance de s'assurer dès le positionnement de la réelle motivation du candidat, son engagement à être assidu aux cours de code et à compléter son apprentissage par un travail personnel (tout ne s'apprend pas uniquement aux séances de code, le travail personnel doit être important)
 - pas suffisamment vigilants sur ces aspects dans les premiers positionnements, les membres de la commission ont dû revoir leurs critères de sélection pour éviter ces difficultés par la suite
- Faute de financements pour le public adulte, nous avons uniquement des jeunes sur cette période d'expérimentation, alors qu'une plus grande mixité aurait été intéressante pour l'ensemble des élèves (plus grande maturité du groupe)
 - Le financement étant à présent acquis, un meilleur équilibre devrait être trouvé dans les groupes
- Nécessité d'identifier des publics suffisamment en amont du démarrage du dispositif de façon à ne pas perdre de temps dans les 1ères semaines à rechercher des bénéficiaires ; très vite, il faut se consacrer à l'organisation des commissions de validation et aux dispenses des premiers cours de code (car il faut plusieurs mois avant de présenter les candidats)
- Le fait d'associer les auto-écoles marchandes du territoire le plus amont possible, et de les convaincre de la complémentarité et de l'intérêt du dispositif, revêt une importance particulière ; ne pas le faire, ou ne pas recueillir leur adhésion, peut à l'inverse menacer le lancement de l'action ou son maintien

3. Partenariats, coordination d'acteurs et gouvernance

Les partenaires opérationnels incontournables pour mettre en place ce type de projets sont les acteurs locaux de l'insertion, pour l'orientation des publics, et les auto-écoles classiques, ou marchandes, du territoire pour avoir leur adhésion et faire en sorte que la notion de partenariat l'emporte sur la notion de concurrence.

La mise en place du comité de pilotage revêt un intérêt particulier et doit être systématisé au delà de ce cadre expérimental.

En effet, le fait de croiser les avis entre membres issus d'horizons différents, de prendre des décisions de façon collégiale (s'agissant des entrées sur le dispositif ou à l'inverse des exclusions) et d'être garant du cahier des charges d'origine se situe dans l'intérêt des bénéficiaires et aussi dans l'intérêt du maintien du dispositif, pour garantir une réponse adaptée aux attentes.

4. Impacts sur la structure

Indéniablement, l'auto-école solidaire a permis à Adalea de continuer à se diversifier et à apporter une réponse complémentaire aux usagers de l'association : nous traitons déjà les difficultés en terme de logement, de formation aux savoirs de base, d'insertion sociale et professionnelle..., ce dispositif nous permet également d'avoir une réponse aux difficultés de mobilité.

Cette nouvelle activité nous a également permis d'enrichir nos partenariats avec les acteurs locaux (institutionnels, sociaux, économiques).

Conclusion :

Ce dispositif, au terme de son année d'expérimentation, a conforté le fait qu'il constitue une réelle réponse aux difficultés de mobilité des jeunes et donc à leur insertion professionnelle.

En effet, sur les 6 élèves ayant obtenu leur permis, 4 ont trouvé un emploi à la sortie de l'auto-école, 1 est parti en formation en région parisienne, 1 a déménagé sur Nantes et 1 est en recherche d'emploi.

Au-delà de la période d'expérimentation, et à fin octobre 2011, 12 permis ont été obtenus avec les caractéristiques suivantes :

- Amplitude moyenne de la formation au code = **3 mois**
- Nombre moyen d'heures de formation au code avant l'obtention = **51,5 heures**
 - **80% des élèves (8 sur 10) ont obtenu le code dès la 1^{ère} présentation**
- Amplitude moyenne de la formation à la conduite = **4,7 mois**
- Nombre moyen d'heures de formation à la conduite avant l'obtention du permis = **43 heures**
 - **66% des élèves (8 sur 12) ont obtenu la conduite dès la 1^{ère} présentation**

Par ailleurs, le nombre de permis auraient pu être amélioré si nous avions davantage de places d'examen car à fin octobre 5 candidats étaient prêts à passer le permis de conduire.

Nous souhaitons donc pérenniser ce dispositif et nous recherchons des financements dans ce sens ; au-delà des financements publics, nous sollicitons également les entreprises du bassin d'emploi qui doivent se sentir concernées par les problématiques de mobilité des demandeurs d'emploi, puisque nombre d'entre elles (et notamment celles du secteur agro-alimentaire) peinent à recruter.

Enfin nous envisageons de dupliquer ce dispositif sur Pontivy, commune située à 25 km à l'est de Loudéac, qui est confrontée aux mêmes difficultés en terme de mobilité sur son territoire. Une ouverture est envisagée cette fin d'année 2011.

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>

