

## École de conduite à statut associatif.

Porté par  
PIJE – ADSEA 77

### Constat préalable

Quel problème à résoudre ?  
Quel constat de départ ?

Les auto-écoles commerciales n'intègrent pas le public qui présente des difficultés cognitives, comportementales, linguistiques ou pécuniaires.

Ce public peut bénéficier d'une aide financière accordée à l'association dans le cadre de conventions. L'équipe met en place une pédagogie et un accompagnement adaptés aux difficultés relevées.

### Finalités

Pourquoi avoir mené  
cette action ?

- Permettre au public de préparer et d'obtenir le permis de conduire dans des conditions adaptées.
- Faciliter ainsi leur mobilité personnelle et leur accès à l'emploi.
- Mener un travail éducatif transversal, notamment auprès des jeunes, à travers la formation aux règles du Code de la route (citoyenneté, comportements à risques, respect des lois, etc.).

### Descriptif de l'action

#### Cible (types et effectif)

#### Territoire

#### Contenu

PIJE Auto-école intervient sur les agglomérations de Sénart et de Melun, ainsi que sur le nord de la Seine-et-Marne. La fréquence des cours impose une action de proximité. Les élèves sont adressés par les réseaux d'accueil et d'accompagnement des publics jeunes et adultes en insertion. Au regard du projet professionnel, PIJE inclus dans le parcours d'étape la formation Permis B des salariés qui sont sur ses chantiers d'insertion.

PIJE a diversifié ses modes d'intervention pédagogique :

- des modules « savoirs de base » contextualisés à partir du Code de la route (publics en situation d'illettrisme, de post-alphabétisation, FLE)
- des sessions d'entraînement en ligne au Code (Logikod)
- un simulateur de conduite
- la constitution de groupes de niveaux pour le Code
- la formation à l'éco-conduite
- la prévention sécurité routière
- un diagnostic mobilité, qui peut être mis en place en amont, pour évaluer plus finement les difficultés individuelles et la pertinence de l'étape permis dans le parcours d'insertion.



## Modalités opérationnelles

### Comment avez-vous procédé ?

### Quelles ont été les étapes ?

### Quels sont les moyens humains, techniques (outils) et financiers ?

L'ECSA fait l'objet d'un agrément préfectoral, réactualisé tous les 5 ans, selon les mêmes procédures et exigences qu'une auto-école traditionnelle. Un contrôle pédagogique est réalisé par les services de la Préfecture chaque année. Le Président de l'ADSEA est « l'exploitant » de l'auto-école.

L'enseignement est donné uniquement par des enseignants titulaires du Bepecaser (3 moniteurs de conduite en 2010). Une salle de code est équipée et réservée à cet usage, ainsi qu'un parc de 3 véhicules à double-commande (2 en location, 1 en acquisition).

#### Aspects financiers :

Le coût moyen d'un permis à PIJE Auto-école est d'environ 2 400 €, tous publics confondus. Il n'est pas gratuit pour l'élève : il payera systématiquement les frais d'inscription et

l'évaluation de conduite. Les financements qu'il peut ensuite obtenir peuvent prendre en charge tout ou partie du code et une partie du coût de l'heure de conduite. La participation de l'élève varie de 600 à 1 000 €.

Coût de fonctionnement global de l'ECSA : 120 000 € / an / moniteur.

#### Aspects réglementaires :

L'enseignement de la conduite à titre onéreux est strictement réglementé et ne peut se faire que dans le cadre d'un établissement ou d'une association agréée (article L.123-1 à L.213-9 du Code de la route). S'agissant d'une prestation individuelle payante, la fiscalité s'applique. Mais la règle des « 4P » (public, prix, produit spécifique, absence de publicité) associée au statut associatif et au désintéressement des membres permettent l'exonération de la TVA ainsi que des autres impôts.

## Partenaires

### Techniques/financiers

#### Partenaires financiers :

- Conseil général 77 (Ligne Insertion et Ligne Prévention spécialisée jusqu'en 2010)
- PLIE Melun-Val-de-Seine, Direction Départementale de la Protection Judiciaire de la Jeunesse, Haut Commissariat à la Jeunesse
- Financements individuels : Aide Personnalisée au Retour à l'Emploi (Conseil général ou Pôle Emploi), Fonds d'Aide aux Jeunes, Caisse d'Allocations Familiales.

#### Partenaires techniques :

- La FARE
- La Direction Départementale de la Sécurité Routière
- Les Réseaux des structures d'accueil et d'accompagnement des bénéficiaires (Missions Locales, Maisons de l'Emploi, services sociaux et emploi, PJJ, PLIE, Pôle Emploi, etc.)

### Difficultés rencontrées

**Pour les élèves** : accès au permis de plus en plus difficile, en lien avec :

- les capacités à mobiliser des compétences cognitives et à s'inscrire dans une dynamique d'apprentissage mobilisatrice
- les capacités d'accès à l'autonomie en situation de conduite
- le coût du permis, en augmentation.

#### Aspects Financement :

- Discontinuité des financements publics et insuffisance des enveloppes individuelles (APRE 1 200 à 1 500 €, FAJ, etc.) au regard du coût réel d'un permis.
- Équilibre financier à trouver : un coût pédagogique à l'heure élevé notamment en conduite (rapport 1 moniteur / 1 élève), des frais structurels incompressibles (véhicules).

### Facteurs de réussite

#### ■ Gestion financière rigoureuse :

PIJE a créé un outil de gestion informatique qui gère les heures des moniteurs, les parcours individuels, la réalisation des conventions (consommation des enveloppes financières) et détermine l'équilibre financier global de l'activité (heures à produire) à partir d'une prévision des dépenses.

- **Démarche qualité continue dans le cadre du LABEL FARE** : l'évaluation interne et le plan d'amélioration ont permis d'améliorer la qualité pédagogique et la coordination de l'équipe.

### Résultats obtenus

Travail de fond sur l'assiduité des élèves et la gestion des parcours de formation, d'où de meilleurs résultats (60 % de taux de réussite au permis de conduire en 2009).

Intégration de l'auto-école dans le pôle mobilité, qui permet d'avoir une approche globale des problématiques de déplacements et donne une réelle valeur ajoutée à l'auto-école pour les partenaires. ■