

MOTS CLÉS : mobilité, transport, insertion sociale, insertion professionnelle, accès à l'emploi



• MONTREUIL • AUTO-ÉCOLE SOCIALE RUES ET CITÉS

LE PERMIS DE CONDUIRE COMME LEVIER DE RETOUR VERS L'EMPLOI

Contexte et origine	1
Principes et fonctionnement	2
Activité	3
Conclusion et perspectives	6
Fiche synthétique	7

Association dont les fondateurs ont joué un rôle décisif après-guerre dans la réflexion et l'élaboration de ce qui deviendra plus tard la prévention spécialisée, Rues et Cités porte également depuis les années 1990 une auto-école sociale. Renforcée et développée en 2014, elle est devenue une activité à part entière de l'association. Désormais 2^e auto-école sociale de la Seine-Saint-Denis en matière de résultats, elle est aujourd'hui un levier puissant d'autonomisation des personnes et de retour vers l'emploi. Véronique Renard, directrice de Rues et Cités, et Stéphanie Dalet, responsable de l'auto-école sociale, en détaillent ici le projet.

CONTEXTE ET ORIGINE

Les fondements de l'association Rues et Cités, installée à Montreuil, mais active sur l'ensemble du département, remontent à l'après-guerre. Les fondateurs bénévoles – futurs administrateurs – de son aïeule, l'association Les Équipes d'amitié, participeront grandement à la réflexion qui conduira à l'élaboration de la prévention spécialisée et à l'écriture de l'arrêté de 1972¹ en définissant les missions et les actions dans le cadre de la protection de l'enfance. Rues et Cités prend son nom actuel en 1975 sur ces solides fondations, pour un projet axé sur la prévention spécialisée, et confirme une spécificité liée à l'histoire montreuilloise : le travail auprès des Tsiganes², installés notamment sur les hauteurs de Montreuil, public fragile appelant un accompagnement particulier. Les relations avec les autres Montreuillois n'étant pas toujours des plus sereines, les éducateurs de prévention spécialisée ont commencé tôt un travail de protection des familles et des enfants tziganes, reconnu très vite par le conseil général qui finira par confier à l'association une mission éducative particulière auprès des populations Tziganes, qui perdure aujourd'hui.

Avec le temps, l'ensemble de ces activités de Rues et Cités se sont déployées progressivement dans les communes alentour : Bagnolet et Noisy-le-Sec, s'agissant de la prévention spécialisée, et toute la Seine-Saint-Denis pour l'action de l'équipe Tsigane.

Naissance de l'auto-école sociale

L'association a également porté un espace dit de « socialisation » (à partir des années 1980), devenu dans les années 1990 un Espace dynamique d'insertion³ (Edi), repris dans le dispositif Avenir jeunes⁴ dans les années 2000. Rues et Cités a transféré cette activité à l'association d'insertion sociale et professionnelle Aurore en 2012. Du fait du portage de l'Edi, l'association était agréée en tant qu'organisme de formation et avait monté dans ce cadre une petite auto-école sociale, vue comme un outil de remobilisation des jeunes. Quand l'Edi est transféré, la directrice souhaite conserver les agréments d'auto-école sociale et d'organisme de formation, qui seront bientôt redéployés en un nouveau projet. Les partenaires souhaitent en effet que l'activité d'auto-école sociale soit main-

tenue car elle répond à un besoin d'insertion vers l'emploi des jeunes, alors encore seul public cible de l'activité. « J'ai donc redémarré l'activité, grâce au soutien de la communauté d'agglomération Est Ensemble », précise Véronique Renard. Le projet élargit peu à peu son public et ses ambitions, à mesure que d'autres partenaires souhaitent s'y joindre. « Au départ, c'était un tout petit projet, avec un budget de 30 000 euros, une voiture, un moniteur à mi-temps... », poursuit la directrice. Aujourd'hui, l'auto-école sociale et solidaire est départementale, avec un projet pédagogique étoffé, et des partenaires, financiers ou prescripteurs, liés aux différents territoires d'intervention de Rues et Cités.

PRINCIPES ET FONCTIONNEMENT

L'objectif premier de l'auto-école est l'insertion sociale et professionnelle de son public. Dès lors qu'une personne a un projet professionnel nécessitant l'obtention du permis de conduire et que cette même personne est accompagnée par un chargé d'insertion, elle peut prétendre accéder à l'auto-école de Rues et Cités.

Un principe général de solidarité

Le principe fondamental de Rues et Cités, régissant également le fonctionnement de l'auto-école, est celui de la solidarité. « C'est très important, insiste la directrice, de même que le lien intergénérationnel. Nos groupes sont toujours mixtes, mêlant plus et moins jeunes. Nous les incitons à être solidaires entre eux, à s'entraider, à se soutenir, à réviser ensemble, à échanger entre eux sur leurs difficultés d'apprentissage, sur les bons plans emploi... Cela crée une émulation et du dynamisme dans l'apprentissage. Nous mettons par ailleurs tout en œuvre, dès lors que la personne marque son engagement et sa motivation, pour qu'elle aille jusqu'au bout de sa formation. Nous nous arrangeons toujours pour trouver ensemble des solutions, même si c'est parfois très complexe. » Cette dynamique, la responsable de l'auto-école Stéphanie Dalet la mesure au quotidien : « Au-delà de l'accompagnement spécifique par l'équipe de l'auto-école, et parce que nous les responsabilisons beaucoup, dans les cours de code, où toutes les cultures et tous les âges se croisent, des groupes se mettent spontanément en place qui sont force de proposition. Au fil des mois, il y a ainsi toujours une idée qui émerge du groupe du moment. Les espaces de discussion que nous favorisons servent aussi d'outils de redynamisation. »

Le principe de solidarité se trouve également dans l'attention portée à une prise en charge globale de la personne. Si la visée d'insertion professionnelle est première, la création d'un espace de parole privilégié avec la per-

sonne lui permet de se confier sur d'autres problématiques qui peuvent représenter un frein à son insertion sociale. « Nous cherchons à installer une relation de confiance et un climat de convivialité avec les stagiaires qui rencontrent souvent par ailleurs des problèmes de logement ou familiaux. Nous avons par exemple beaucoup de femmes seules avec enfants, qui ont absolument besoin de travailler. Elles cherchent souvent à devenir auxiliaire de vie, métier en tension qui recrute beaucoup, mais qui, sans permis, est impraticable. Or la formation d'auxiliaire de vie ne prévoit pas du tout l'obtention du permis de conduire. Ces femmes sont souvent dans la quarantaine, à un âge difficile pour passer le permis. Sans le soutien d'une auto-école sociale et solidaire, elles auraient beaucoup de mal à s'en sortir. Nous sommes le seul recours, comme elles nous le disent souvent », souligne Véronique Renard.

Un développement mesuré pour rester à taille humaine

L'auto-école compte actuellement 3 moniteurs (2,5 en équivalent temps plein) : un moniteur à mi-temps dédié spécifiquement aux cours de code, un autre moniteur dédié à temps plein à l'apprentissage de la conduite, et un troisième à temps plein donnant à la fois des cours de code et de conduite. L'équipe doit prochainement être renforcée, « mais il est très difficile de trouver un moniteur d'auto-école spécialisé dans le social. Par ailleurs, aujourd'hui, la plupart des moniteurs d'auto-écoles commerciales sont en difficulté pour donner de réels cours de code à un public en insertion socio-professionnelle, reconnaît la directrice. Il s'agit en effet d'une posture d'enseignant nécessitant de la patience, une faculté de répéter tout en décortiquant un français technique lié à l'apprentissage du code. »

L'arrivée en juillet 2016 de Stéphanie Dalet, responsable de l'auto-école sociale et solidaire départementale, a déjà permis de structurer considérablement l'activité. L'objectif de l'année 2017 est de stabiliser l'équipe et d'acquiescer un deuxième véhicule-école. Néanmoins, l'idée n'est pas de développer démesurément la taille de la structure, afin qu'elle reste humaine, les relations aux personnes et entre elles étant une priorité du projet. À Rues et Cités, tout le monde, y compris la directrice, connaît tous les stagiaires. Ce lien privilégié est précieux aux yeux de l'équipe.

Cela n'empêche pas d'imaginer des perspectives de développement, en particulier la mise en place d'un projet spécifique à l'égard des femmes isolées souhaitant s'orienter vers les métiers des services à la personne. « Pour elles, avoir le permis n'est pas seulement un levier vers l'emploi, mais aussi un véritable outil de liberté et de montée en autonomie à tous points de vue », souligne la directrice.

Le budget annuel de l'auto-école est actuellement de 200 000 euros environ. L'association a répondu à deux nouveaux appels à projet et est en attente des réponses, qui conditionneront sans doute la possibilité d'acquérir effectivement une deuxième voiture école. Le département a quant à lui doré et déjà retenu les projets de l'auto-école en direction des jeunes et des bénéficiaire du Rsa.

Un projet dédié aux métiers en tension

L'auto-école de Rues et Cités a remporté l'appel à initiatives territorial 2016-2017 lancé par la communauté d'agglomération Est Ensemble sur les questions d'emploi, de formation et d'insertion. Les objectifs de cet appel à initiatives sont de travailler sur les prérequis de l'accès ou du retour à l'emploi, de renforcer les fondamentaux de l'accès à l'emploi et de travailler sur le lien entre insertion et développement économique. La directrice a organisé une coopération territoriale et grâce au partenariat spécifique qu'elle est parvenue à mettre en place avec différentes structures d'insertion couvrant des domaines d'activités en tension, la communauté d'agglomération a retenu cette action. En travaillant ainsi avec la régie de quartier de Montreuil, avec l'association intermédiaire Sas 93, installée aux Lilas, ainsi qu'avec l'entreprise d'insertion Baluchon, à Romainville, née de l'association À table citoyens, les domaines d'activité les plus recruteurs (entretien, bâtiment, manutention, services à la personne, restauration), mais fonctionnant souvent en horaires décalés, ou/et sur des sites éloignés des centres villes imposant l'usage d'un véhicule, sont ainsi couverts par un accompagnement spécifique à l'obtention du permis de conduire pour les salariés en insertion.

ACTIVITÉ

L'auto-école fonctionne en entrées et sorties permanentes et non par sessions fixes. Des formations commencent donc à n'importe quel moment de l'année, exigeant une organisation complexe, mais favorisant la souplesse indispensable à des stagiaires aux parcours chaotiques.

Les prescripteurs

L'auto-école de Rues et Cités fonctionne avec un large réseau partenarial séquano-dionysien de prescripteurs de publics ayant besoin de passer le permis de conduire pour pouvoir s'insérer professionnellement (missions locales, Pôle emploi, Sia, conseillers en insertion, projet de ville Rsa, foyers ou associations prenant en charge des migrants...).

Le public de l'auto-école sociale et solidaire est donc nécessairement passé par ces structures. Selon son statut (jeune, adulte, en contrat d'insertion, demandeurs d'asile, allocataire du Rsa, demandeurs d'emploi, femmes isolées...), chaque personne aura sa formation au permis de conduire financée par un dispositif particulier au sein de Rues et Cités, en fonction des lignes budgétaires obtenues par l'association pour chaque public (du département, de la communauté d'agglomération, de Pôle emploi...).

Statistiques 2016

59 % d'hommes et 41 % de femmes,
30 % d'allocataires du Rsa,
10 % de bénéficiaires du Plie,
50 % de jeunes (18-25 ans),
7 % de quartiers prioritaires (dont 51,5 % de jeunes de 18 à 25 ans et 48,5 % de personnes de 26 à 55 ans).

Les profils des personnes accueillies par l'auto-école sociale sont très divers. Âgées de 18 à 55 ans – hommes ou femmes à quasi-parité –, elles ont toutefois en commun d'être en démarche d'insertion professionnelle. Autre caractéristique souvent partagée : elles n'ont pas de diplôme. Dans ces conditions, le code puis le permis de conduire sont souvent les premières situations d'examen auxquelles elles sont confrontées, ce qui est extrêmement intimidant pour elles.

En 2016, l'auto-école a compté près de 90 stagiaires – en réalité près de 120 effectifs puisque chaque année les parcours de personnes entrées l'année précédente chevauchent l'année en cours.

Parcours type au sein de l'auto-école

- *L'entrée dans l'auto-école :*
Chaque personne est adressée à Rues et Cités par son référent, souvent un chargé d'insertion d'un partenaire prescripteur. Pour ce faire, il examine au préalable et valide le projet professionnel de la personne et donc la pertinence de l'obtention du permis B en tant que levier vers l'emploi.
Une fois orientée, la personne dépose un dossier de candidature auprès de l'auto-école. L'association analyse la recevabilité du dossier : s'il n'est pas recevable (c'est le cas par exemple pour des annulations de permis), l'association en informe le prescripteur ; s'il est bien recevable, en revanche, le candidat est convoqué pour venir assister à une information collective regroupant généralement 10 à 15 personnes.



- *L'information collective :*

Ce premier temps de rencontre est l'occasion de présenter l'auto-école, son histoire, ses valeurs, ses principes, son fonctionnement.

Lors de cette information, les candidats sont invités à se présenter, étape importante qui leur offre l'occasion de formuler leur démarche de recherche d'emploi. Côté Rues et Cités, c'est aussi l'occasion de juger des situations des personnes : celles qui auront des problèmes d'expression et de compréhension linguistique, ou des problèmes de comportement (être capable de rester assis longtemps, de regarder son interlocuteur dans les yeux...), etc. « Cette réunion collective nous livre souvent une vision très différente de celle du dossier de candidature », note Stéphanie Dalet. Les candidats doivent par ailleurs expliquer leur parcours, indiquer quel est leur prescripteur et rappeler la raison pour laquelle ils ont besoin du permis de conduire ; ces formalités permettent au service de l'auto-école sociale de Rues et Cités d'évaluer si chacun a bien compris le contexte et les étapes du parcours. « C'est important qu'ils nous parlent de ce qu'ils ont envie de faire – être plombier ou autre – d'autant plus que tout le monde écoute et que cela crée déjà de premiers liens au sein du groupe. »

À la fin de l'information collective, un entretien individuel avec une monitrice est prévu qui permet de visiter de manière différente le dossier de la personne. Un test d'évaluation individuel sur ordinateur, officiel et prévu par le Code Rousseau, est enfin organisé qui permet de déterminer une fourchette prévisionnelle d'heures de conduite.

- *L'entrée en formation :*

Une fois l'ensemble des éléments rassemblés, une commission se réunit en interne à laquelle participent Véronique Renard, Stéphanie Dalet et un moniteur pour statuer sur les capacités à réussir de la personne, sa motivation, la pertinence de sa démarche par rapport à son projet professionnel, les dispositifs de prise en charge dont dispose à ce moment l'auto-école sociale et solidaire. La décision sera prise à l'aune de ces critères.

Le prescripteur est alors averti de la décision de l'association, par un refus motivé le cas échéant, ou l'acceptation. Si acceptation il y a, un contrat d'engagement tripartite est signé entre le prescripteur, l'auto-école et le stagiaire. Le contrat comprend un règlement et un nombre de pièces à fournir, en particulier pour la préfecture.

Un entretien est ensuite fixé entre le stagiaire et Stéphanie Dalet pour un accueil officiel, la finalisation du dossier et un rappel des règles de fonctionnement.

Au nombre des règles à respecter par les stagiaires, une participation financière est demandée à chacun – hormis les personnes allocataires du Rsa – de 350 euros en moyenne, en accord avec le prescripteur. Si la somme reste symbolique eu égard au montant habituel des écoles de conduite, elle peut représenter un budget important pour nombre de stagiaires. Des facilités sont donc aménagées en fonction des situations des personnes et un échelonnement du paiement souvent prévu. Pour autant, cette participation est un principe fort, car elle formalise l'engagement du stagiaire dans la formation.

Autre règle : respecter le temps imparti. Chaque stagiaire a entre 6 à 12 mois pour obtenir son permis de conduire, selon qu'il est pris en charge par le département, l'État, ou la communauté d'agglomération Est Ensemble. Mais, d'expérience, aujourd'hui, l'équipe de l'auto-école sociale et solidaire peut dire que le temps le plus long n'est pas forcément le plus favorable : « nous nous sommes rendu compte que bien souvent, plus le délai est long, plus tarde la mise en route des stagiaires. Dans le contrat d'engagement, le délai, comme la participation financière, fixe un cadre et pique la motivation de la personne. Des personnes que l'on croit extrêmement éloignées de l'emploi peuvent ainsi entrer dans le jeu tout de suite, car elles ont bien compris qu'elles avaient là une opportunité à côté de laquelle il ne fallait pas passer », confirme Stéphanie Dalet.

- *La formation au code de la route :*

Pour chacun, en première partie de cursus, des cours de code hebdomadaires sont prévus selon un planning proposant de larges plages horaires afin de convenir aux disponibilités du plus grand nombre : deux matinées, trois après-midi, deux soirées, et le samedi matin. Les cours sont ouverts, les stagiaires ne se voient pas imposer les horaires ou jours de présence, mais ils s'engagent moralement à venir deux à trois fois par semaine. « Ils savent que la réussite est entre leurs mains en fonction des



moyens qu'ils se donnent, souligne la responsable. Nous suivons donc la présence de chaque stagiaire. Si certains ne viennent plus, nous essayons d'avoir des nouvelles, nous les relançons, mais, si rien ne change, nous en informons les prescripteurs. Il y a un suivi scrupuleux de chacun. Quand la personne est acceptée à l'auto-école, elle a de toute façon une période d'essai de trois mois. À l'issue de cette période, nous jugeons du sérieux, de l'engagement, de l'assiduité, du respect des valeurs de solidarité et de convivialité. Il y a tellement de demandes que si une personne ne vient plus nous devons donner la place à quelqu'un d'autre. Nous insistons suffisamment en information collective sur la nécessaire disponibilité pour que la personne le comprenne très clairement. Nous proposons par ailleurs de nombreuses plages d'ouverture pour que tout le monde puisse s'organiser pour être présent. C'est un contrat moral. »

Chaque stagiaire est accompagné pas à pas tout au long de son parcours au sein de l'auto-école sociale et solidaire. Les moniteurs jouent un rôle clé de ce point de vue et sont présents lors de l'inscription à l'examen et le jour de l'examen pour aider la personne à gérer son stress au mieux.

Par ailleurs, en fonction des problématiques repérées dans les groupes de niveaux, des ateliers peuvent être aménagés afin de lever un frein spécifique. Si des problématiques de langue sont identifiées, par exemple, des groupes de travail plus petits seront prévus pour approfondir le vocabulaire et la compréhension. L'association étant aussi organisme de formation propose des ateliers plus spécifiques sur la lutte contre les addictions, sur la mobilité sociale et professionnelle, sur la problématique de la conduite sans permis et la citoyenneté... « Nous sommes vraiment dans l'expérimentation, en faisant évoluer le parcours en fonction du groupe, de ses besoins, des énergies... L'an dernier, à la demande de femmes seules, une formatrice avait par exemple monté un atelier de mécanique afin qu'elles puissent elles-mêmes assurer le petit entretien de leur véhicule (vérifier les niveaux, changer une batterie, une roue...) et éviter de devoir passer par un garagiste pour des choses simples », se souvient la directrice. Une même personne peut suivre plusieurs ateliers et certaines ne pas en suivre du tout. C'est

à la carte. En cas de besoin, avant les examens, des sessions intensives de révisions et des examens blancs peuvent également être organisés.

- *L'apprentissage de la conduite :*

Le nombre d'heures de conduite nécessaires aux stagiaires avant de passer leur permis de conduire est de 40 à 45 heures, soit une dizaine d'heures de plus que la moyenne. Là encore, un accompagnement pas à pas est prévu, en fonction des difficultés de chacun.

Des cours théoriques de préparation à l'examen sont en outre aménagés, car il n'est par exemple pas évident pour tous les stagiaires de faire un lien clair entre le code et la conduite. Il s'agit aussi de leur rappeler les règles propres à tout examen, qui permettent de gagner facilement des points, en travaillant sur le savoir-être, le respect de l'examineur, la façon de se présenter, de répondre aux questions.

- *L'examen :*

Le moniteur est présent le jour de l'examen, en soutien, pour rassurer les stagiaires qui manquent trop souvent de confiance en eux.

Des résultats probants

Les résultats en matière de réussite aux examens de code et de conduite sont plus qu'encourageants : l'auto-école sociale et solidaire de Rues et Cités est devenue en 2016 la 2^e auto-école sociale du département sur les 8 que compte actuellement la Seine-Saint-Denis. « Nous n'avons eu que deux loupés au code l'an dernier ! », s'enorgueillit la directrice.

Des taux de réussite encourageants

- 2^e auto-école sociale et solidaire du département (sur 8 auto-écoles sociales),
- 62,5 % de réussite à l'examen du code (75 % en première présentation),
- 66,7 % de réussite à l'examen de conduite (50 % en première présentation).

CONCLUSION ET PERSPECTIVES

Si une auto-école sociale est un dispositif lourd et complexe à gérer sur les plans administratifs, financiers, mais aussi humain, il n'en reste pas moins que son utilité sociale est considérable. Les retours des anciens stagiaires sur l'impact du passage du permis de conduire sur leur vie professionnelle incite l'équipe de Rues et Cités à persévérer : « Bien souvent quand ils sont reçus à l'examen, ils viennent nous remercier. Ces nouvelles sont un beau cadeau. Pour certains, avoir le permis change leur vie. À partir du moment où ils peuvent faire apparaître qu'ils ont le permis B sur leur Cv, ils commencent à avoir des contacts, des entretiens, des possibilités d'emploi. »

Pour autant, le territoire français compte très peu de structures de ce type, très inégalement réparties sur le territoire⁵ et à l'équilibre fragile⁶. Selon Véronique Renard : « Vous pouvez très bien avoir un financeur qui vous soutient deux ans et qui vous lâche en cours de route ; vous perdez alors 30 000 euros, c'est énorme. Nous sommes donc toujours à la fois en veille juridique mais aussi en veille sur les appels à projets. Il faut avoir une organisation stable dans le temps. »

Si des projets de développement sont dans les tiroirs, il n'est pourtant pas question de grossir pour grossir. Selon Stéphanie Dallet, la taille actuelle de la structure est plus que pertinente, d'une ampleur suffisante pour accueillir un nombre honorable d'une centaine de personnes chaque année tout en gardant une relation humaine privilégiée avec chaque stagiaire. Le système d'entrée et sortie permanentes, certes difficile à gérer et qui s'accommoderait mal avec un développement trop important, permet également d'offrir une souplesse précieuse à des stagiaires qui sont eux-mêmes dans des situations complexes avec des emplois du temps très éclatés. Néanmoins, de nombreuses perspectives sont imaginables pour aller plus loin dans le travail d'insertion des personnes à partir de l'activité d'auto-école sociale et solidaire. ■

NOTES

1. Depuis la mise en place des lois relatives à la décentralisation, et notamment de la loi du 6 janvier 1986, le département a la responsabilité des missions de protection de l'enfance dans le cadre de l'aide sociale à l'enfance. Les actions de prévention spécialisée définies par l'arrêté interministériel du 4 juillet 1972 et ses textes d'application s'inscrivent explicitement comme l'une de ces missions de protection de la jeunesse confiées au département.

2. Après la Seconde Guerre mondiale, les Tsiganes essaient de trouver une nouvelle forme de vie, plus sédentaire. La guerre ayant décimé et séparé les familles dont les membres ont été nombreux à être déportés et internés en camps de concentration, nombre d'entre elles, restées dans le périmètre francilien vont faire le choix de s'installer à Montreuil. La commune pré-

sente en effet l'avantage de compter déjà d'autres Tsiganes ayant travaillé dans le secteur agricole de la pêche, d'avoir des espaces libres où s'installer (terres de cultures abandonnées et zones horticoles interdites de construction) et une mairie communiste compréhensive.

3. Un espace de dynamique d'insertion est un dispositif construit et porté par le conseil régional d'Île-de-France. Il permet d'accueillir des jeunes de 16 à 25 ans rencontrant des difficultés dans leur insertion sociale et professionnelle afin de les accompagner dans leur acquisition de compétences. Né en 1997, il était dès l'origine dédié à la resocialisation des jeunes confrontés à de lourdes difficultés sociales par l'acquisition de savoirs de base et la mise en œuvre d'un suivi individualisé. Une fin de parcours doit déboucher sur un projet professionnel, une formation qualifiante ou un emploi.

4. Le dispositif francilien Avenir jeunes voit le jour en mai 2007. Il vise à répondre à l'enjeu de coordination des dispositifs historiques de la région en rassemblant les trois programmes de formation pour les 1625 ans (Espaces dynamique insertion, Pôles de mobilisation professionnelle, formations à la maîtrise des savoirs de base) ; l'ambition étant de créer un dispositif régional global reposant sur une offre de formation modularisée permettant de proposer des parcours personnalisés et adaptés aux besoins des jeunes.

5. Aucun recensement actualisé n'existe, mais selon les données disponibles de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (Dscr) de 2009, il y aurait autour de 140 auto-écoles sociales en France, mais moins d'un département sur deux serait couvert.

6. La régie de quartier Saddaka, à Aulnay-sous-Bois, avait monté une activité d'auto-école sociale. Mais, trop lourde à gérer et aux financements non pérennes, l'association l'a arrêtée courant 2014. Même scénario à Aubervilliers où l'École Plus Auto, qui aidait les jeunes en difficulté à passer leur permis, a déposé le bilan la même année faute de subventions.

Texte et mise en page : Stéphanie Barzasi

Photos : Rues et Cités et Stéphanie Barzasi

Création de maquette : Claire Péraro

Cette fiche d'expérience est écrite à partir des informations ressortant d'une rencontre du 4 avril 2017 avec Véronique Renard, directrice de l'association Rues et Cités, située à Montreuil, et Stéphanie Dallet, responsable du service d'auto-école sociale et solidaire de l'association.

Fiche synthétique

Service d'auto-école sociale
et solidaire de Rues et Cités

24, boulevard Paul-Vaillant-

Couturier

93100 Montreuil

01 41 72 02 82/87

autoecole.asso@ruesetcites.fr

Service d'auto-école sociale et solidaire de Rues et Cités

Statut juridique : L'activité d'auto-école sociale et solidaire est portée par l'association loi 1901 Rues et Cités.

Création : L'association est créée sous ce nom en 1975. L'activité d'auto-école sociale démarre, comme outil de remobilisation pour les jeunes, dans les années 2000.

Localisation : Montreuil, mais le rayonnement est départemental.

Activité : Accompagnement de personnes en démarche d'insertion vers l'emploi à l'apprentissage du code de la route et de la conduite pour l'obtention du permis de conduire B.

Public et moyens humains : Une centaine de stagiaires chaque année ; une partie de l'équipe de Rues et Cités, dont la directrice, est mobilisée par l'activité, mais 4 personnes (3,5 en équivalent temps plein) sont dédiées uniquement à l'auto-école sociale.

Budget : 200 000 euros.

Partenaires : Les partenaires financiers sont le département, l'État, l'Ept Est Ensemble ; et les partenaires prescripteurs sont les missions locales, Pôle emploi, les structures de l'insertion par l'activité économique du territoire, les projets de villes Rsa, les foyers de l'Ase ou autres pour jeunes et adultes, les associations accompagnant un public en difficulté d'insertion et d'emploi...



CENTRE DE RESSOURCES

15, rue Catulienne – 93200 Saint-Denis

www.professionbanlieue.org