

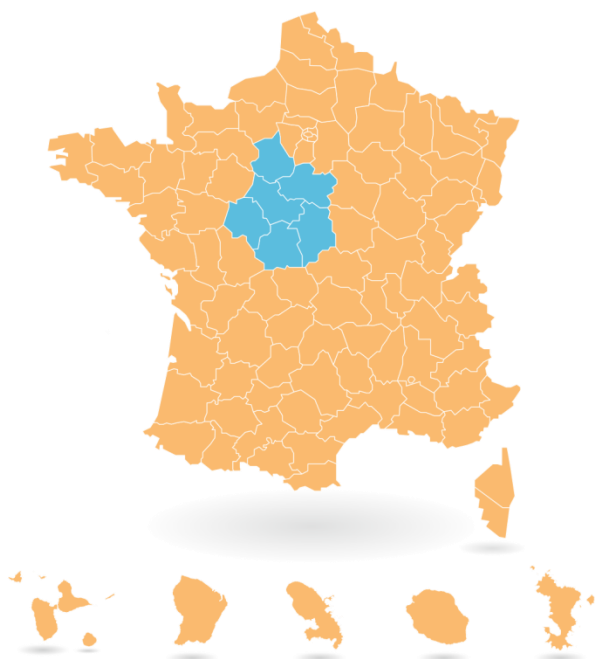


POUR QUE L'ILLETTRISME RECULE

KIT PRATIQUE

CENTRE-VAL-DE-LOIRE

Comment consolider
les compétences
de base
pour faciliter
l'obtention
du permis
de conduire ?



Faire connaître les réussites pour que l'illettrisme recule



Chaque jour en France, des centaines de milliers d'hommes et de femmes qui ont pourtant été scolarisés dans notre pays ne parviennent pas à faire face, seuls, à des situations très simples de la vie quotidienne parce qu'ils ne maîtrisent pas suffisamment la lecture, l'écriture et le calcul.

Pour qu'ils puissent sortir de l'illettrisme il faut mobiliser des moyens très éclatés et impliquer des décideurs et acteurs aux sensibilités et responsabilités très différentes qui acceptent de se réunir pour agir ensemble.

Grâce à cette méthode de travail, économe de moyens, exigeante et pragmatique, l'Agence Nationale de Lutte contre l'Illettrisme et tous ses partenaires engagés dans la même dynamique ont permis à plusieurs centaines de milliers d'adultes de réacquérir les bases indispensables qu'ils n'ont pas suffisamment consolidées à l'école.

3.100.000 adultes étaient confrontés à l'illettrisme en 2006. Ils étaient 2.500.000 en 2012 et les efforts se poursuivent.

Ces résultats ont été obtenus parce que l'ANLCI rassemble avec une grande neutralité et par-delà les différences de toute nature : pouvoirs publics nationaux, conseils régionaux, collectivités locales, associations, entreprises, syndicats, bénévoles et salariés. Malgré les bonnes raisons qu'ils pourraient avoir de ne pas s'entendre sur d'autres sujets, ils acceptent de se réunir pour agir et de faire l'impasse sur tout ce qui les sépare pour trouver des solutions concrètes aux besoins des personnes en situation d'illettrisme dans le monde du travail, dans la société toute entière, que ce soit dans les zones rurales ou urbaines et cela, à tous les âges de la vie.

Déclinée au niveau national et régional, cette méthode de travail centrée sur le problème à résoudre et les personnes qui y sont confrontées, fédère les partenaires de la société civile aux côtés des porteurs des politiques publiques. Elle a permis que la lutte contre l'illettrisme soit déclarée Grande cause nationale en 2013 et que la mobilisation ne faiblisse pas pour mobiliser tous les moyens disponibles vers ceux qui en ont le plus besoin et continuer ensemble à faire reculer l'illettrisme. Mais beaucoup reste à faire.

Pour que les solutions proposées aux personnes soient plus nombreuses et de meilleure qualité, l'ANLCI met à disposition de ceux qui agissent des repères simples, des outils et des guides de bonnes pratiques pour qu'ils n'aient pas à réinventer ce qui existe déjà. Parce qu'elles sont mieux connues et mieux diffusées, les solutions qui ont fait leur preuve deviennent la source de recommandations pour agir plus fortement et plus efficacement. Cette méthode de travail accélère la mise en place de réponses nouvelles contre l'illettrisme et joue un rôle très important dans la démultiplication des solutions proposées aux personnes.

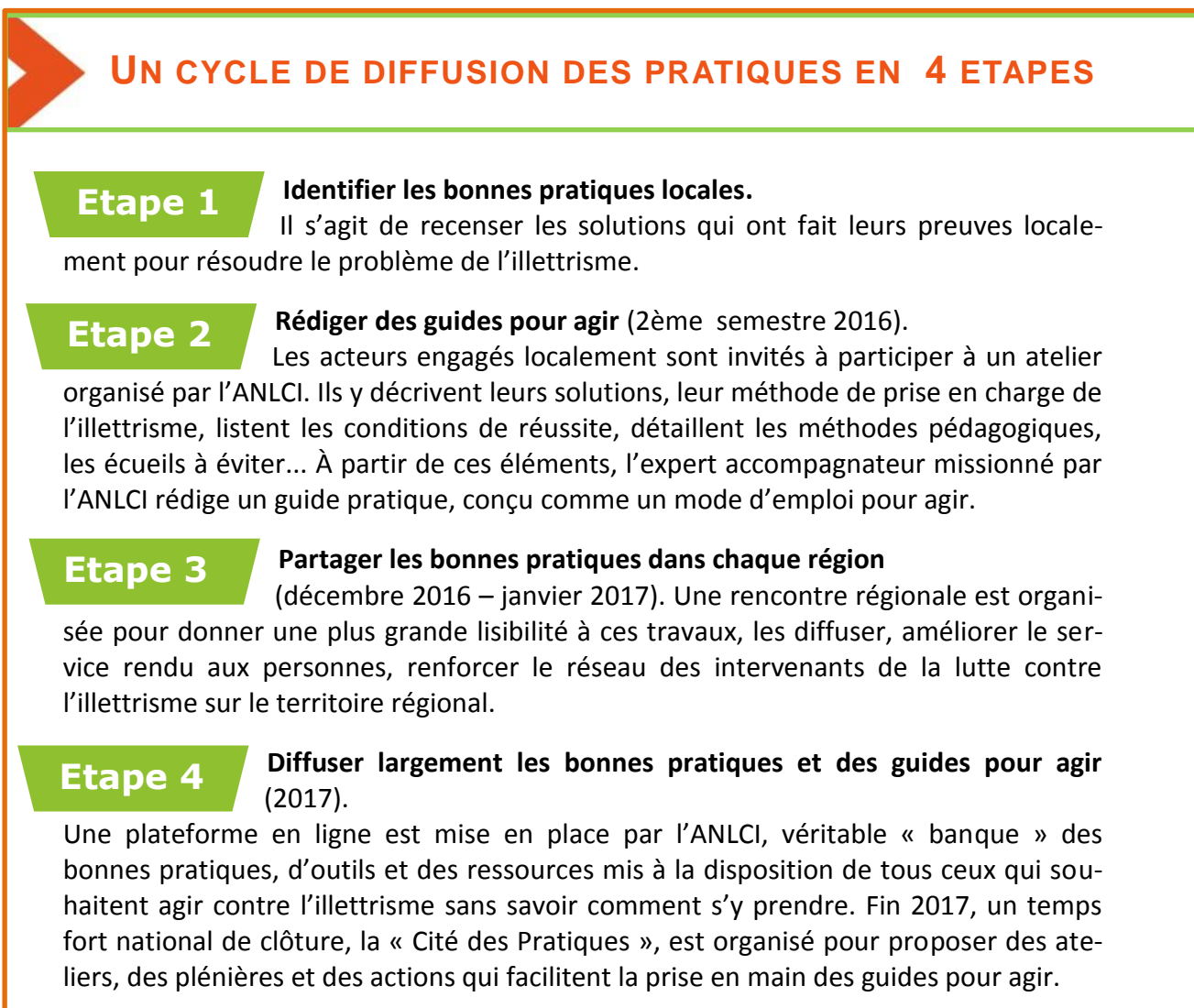
De septembre 2015 à décembre 2016, avec l'aide du Fonds social européen, l'ANLCI a déployé localement son programme national de diffusion des bonnes pratiques, le Forum permanent des pratiques, avec un objectif majeur : identifier et mutualiser les bonnes pratiques, expliquer les facteurs de réussite et les freins pour mettre à disposition des acteurs et des partenaires des outils simples, concrets et efficaces.

Pour couvrir la palette des nombreuses solutions contre l'illettrisme proposées à tous les âges, le travail a été réparti entre toutes les régions. Plus de 300 acteurs locaux, « initiateurs de solutions » ont pris part à cette démarche. Ils ont été invités dans le cadre d'un atelier régional accompagné par un expert missionné par l'ANLCI à décrire leur méthode, les conditions de réussite, les écueils à éviter. Tout cela dans le but d'aider ceux qui souhaitent agir contre l'illettrisme, à le faire vite et mieux. Qu'ils en soient ici chaleureusement remerciés.

Le Kit pratique que nous avons le plaisir de vous remettre aujourd'hui est le résultat de leur travail. C'est aussi la traduction concrète de la conception que nous nous faisons de l'action publique pour que chacun maîtrise pleinement la lecture, l'écriture et les compétences de base : réunir pour mieux agir.

Hervé Fernandez

Directeur de l'Agence nationale de lutte contre l'illettrisme (ANLCI)



UN CYCLE DE DIFFUSION DES PRATIQUES EN 4 ETAPES

Etape 1 **Identifier les bonnes pratiques locales.**
Il s'agit de recenser les solutions qui ont fait leurs preuves localement pour résoudre le problème de l'illettrisme.

Etape 2 **Rédiger des guides pour agir (2ème semestre 2016).**
Les acteurs engagés localement sont invités à participer à un atelier organisé par l'ANLCI. Ils y décrivent leurs solutions, leur méthode de prise en charge de l'illettrisme, listent les conditions de réussite, détaillent les méthodes pédagogiques, les écueils à éviter... À partir de ces éléments, l'expert accompagnateur missionné par l'ANLCI rédige un guide pratique, conçu comme un mode d'emploi pour agir.

Etape 3 **Partager les bonnes pratiques dans chaque région**
(décembre 2016 – janvier 2017). Une rencontre régionale est organisée pour donner une plus grande lisibilité à ces travaux, les diffuser, améliorer le service rendu aux personnes, renforcer le réseau des intervenants de la lutte contre l'illettrisme sur le territoire régional.

Etape 4 **Diffuser largement les bonnes pratiques et des guides pour agir**
(2017).
Une plateforme en ligne est mise en place par l'ANLCI, véritable « banque » des bonnes pratiques, d'outils et des ressources mis à la disposition de tous ceux qui souhaitent agir contre l'illettrisme sans savoir comment s'y prendre. Fin 2017, un temps fort national de clôture, la « Cité des Pratiques », est organisé pour proposer des ateliers, des plénières et des actions qui facilitent la prise en main des guides pour agir.

POUR LA REGION CENTRE-VAL-DE-LOIRE



Les acteurs engagés dans l'atelier régional

Nicole BLOT, CRIA 36, cria36@adpep36.fr
Cyrielle CRESSON, Wimoov, Tours
Isabelle DAUMAS, CRIA 41, isabelle.daumas@cria41.org
Sabrina FERREIRA, Wimoov, Tours
Flore FOULON, CRIA 28, cria28@laposte.net
Matthieu JUCHET, CRIA 45, m.juchet@cria45.com
Charlène LAFOREST, Mobilité Emploi 37, Tours
Claire MARQUIS, Conseil Départemental Loir-et-Cher, Blois
Hélène PERTUSA, A.C.M. Formation
Valérie TIAIBA, CRIA 18, cria18@pep18.fr
Annie TOUCHARD-PELTIER, CRIA 37, cria37@gmail.com

L'Expert missionné par l'ANLCl : Guillaume Demont, LF&M, demont.guillaume@wanadoo.fr

Le correspondant régional de l'ANLCl : Jean-Christophe Raléma, GIP ALFA CENTRE -
jc.ralema@alfacentre.org

Le référent national ANLCl : Christelle Leblanc, Assistante de direction – Suivi de projets
christelle.leblanc@anlci.fr

SOMMAIRE

Faire connaître
les réussites pour
que l'illettrisme
recule

<u>Introduction</u>	
<u>Déplacements et emploi : vers une société de la mobilité</u>	9
<u>Illettrisme et mobilité</u>	7
<u>Les compétences mobilité</u>	10
<u>Les besoins de la personne et les ressources du territoire</u>	8
<u>Réalité locale en Région Centre-Val de Loire</u>	9
<u>Identifier les compétences-clés de la mobilité</u>	
1. <u>Définir une finalité commune</u>	13
2. <u>Définition commune de « la compétence »</u>	13
3. <u>Les compétences clés pour la mobilité</u>	14
4. <u>La référentialisation des compétences clés pour la mobilité</u>	15
<u>Elaborer un dispositif d'accompagnement des personnes en situation d'illettrisme en zone urbaine</u>	19
1. <u>Constat initial et solution proposée</u>	19
2. <u>Construire un parcours mobilité : identifier les besoins et orienter</u>	20
<u>La réunion d'accueil</u>	20
<u>Le bilan des compétences mobilité</u>	21
<u>Le bilan de la conduite</u>	21
3. <u>L'aide à la mobilité</u>	22
<u>Les ateliers mobilité</u>	22
4. <u>L'aide à l'acquisition des compétences clés de la mobilité</u>	22
<u>Les compétences de communication orale et/ou écrite</u>	22
<u>Les compétences de repérage dans l'espace</u>	23
5. <u>L'aide au permis</u>	24
<u>Les cours de code</u>	24
<u>Le soutien au code</u>	25
<u>Le pré-code</u>	25
6. <u>Les prescripteurs et les employeurs</u>	26
<u>Les cafés mobilité</u>	26
<u>Le rallye mobilité emploi</u>	26
7. <u>Les partenariats</u>	27

<u>Le partenariat Wimoov – Mobilité d’emploi 37</u>	27
<u>Le CRIA 37</u>	27
<u>Le collectif cycliste 37</u>	28
<u>Les partenariats financiers</u>	28
<u>Elaborer d’un dispositif d’aide au passage du code de la route pour les personnes en situation d’illettrisme en zone rurale</u>	28
1. <u>La préparation au code de la route en milieu rural</u>	28
<u>La situation d’une communauté de communes rurale d’Eure et Loir</u>	
<u>Analyse de la situation d’un point de vue économique</u>	28
2. <u>Proposer un bilan des compétences clés de la mobilité</u>	29
<u>Mesurer les compétences clé de la mobilité. Une démarche de positionnement</u>	30
<u>Le positionnement des compétences clés</u>	30
<u>Créer un outil de positionnement mobilité</u>	35
3. <u>La coordination des réseaux de bénévoles</u>	37
<u>La formation des formateurs</u>	37
<u>La mallette mobilité</u>	37
<u>Conclusion</u>	40
<u>Les questions concrètes de la formation aux compétences clés de la mobilité ?</u>	40
<u>Les conditions de réussite</u>	42
Annexes	43



Présentation

Rechercher et trouver un emploi, suivre une formation qualifiante, toutes actions qui nécessitent des déplacements sont souvent difficiles à réaliser en milieu rural. Les personnes en situation d'illettrisme sont parfois dans l'obligation de passer leur permis de conduire pour accéder à l'emploi. Pour beaucoup d'entre elles, l'épreuve du code de la route est un réel frein à l'obtention de ce précieux sésame. Les compétences à développer pour l'acquérir sont d'ordres multiples : linguistiques, mathématiques, maîtrise de l'orientation dans le temps et l'espace, raisonnement logique. Pour répondre à ce besoin, les centres ressources illettrisme Cria et organismes de formation proposent des formations adaptées pour aider les personnes vers cet objectif.

Les organismes de formation se trouvent confrontés à un accompagnement qui présente des difficultés particulières. Une des premières difficultés soulevée par les formateurs réside dans l'articulation entre les savoirs référentiels liés au code de la route et les compétences de base, sous-jacentes à l'apprentissage du code et à la passation de l'examen. En effet, apprendre le code de la route implique d'être en capacité d'apprendre, de lire des textes relativement longs et d'une syntaxe complexe, de s'orienter dans l'espace, de faire des associations entre des situations photographiées et des règles écrites...

Cette question implique une démarche de clarification des compétences clés du code de la route. Si les connaissances et les savoir-faire de la conduite sont très bien identifiés, il n'en est pas de même des compétences clés sous-jacentes, ce qui conduit certaines pratiques de formation à destination des personnes en situation d'illettrisme à n'être qu'une reproduction des pratiques des auto-écoles : test sur diapo dans un premier temps et explication des bonnes réponses dans un second temps. Cet outil détaillera donc dans une première partie **l'identification des compétences clés de la mobilité** élaborée et utilisée par les participants du forum régional.

Identifier les compétences-clés du code de la route et de la mobilité plus généralement.

Créer un dispositif de soutien à la mobilité des personnes en situation d'illettrisme en milieu urbain.

Une deuxième difficulté est spécifique au milieu urbain, le nombre de personnes en difficulté avec les compétences clés dépasse les capacités d'accueil des auto-écoles solidaires et des organismes de formation. Les acteurs des grandes villes doivent alors s'organiser pour accueillir, analyser les besoins et orienter chaque personne de la manière la plus adaptée et personnalisée possible. Dans une deuxième partie, ce kit pratique exposera la démarche mise en place dans la ville de Tours pour **créer un véritable dispositif de soutien à la mobilité des personnes en**

situation d'illettrisme dans la ville et ses alentours.

Une troisième difficulté est à l'inverse, la dispersion des publics dans le secteur rural. Cette dispersion, associée à leur faible mobilité, rend difficile la composition de groupe et la possibilité pour un organisme de formation de détacher un formateur pour des cantons éloignés des villes où seules 1 à 4 personnes en situation d'illettrisme sont en demande d'une formation.

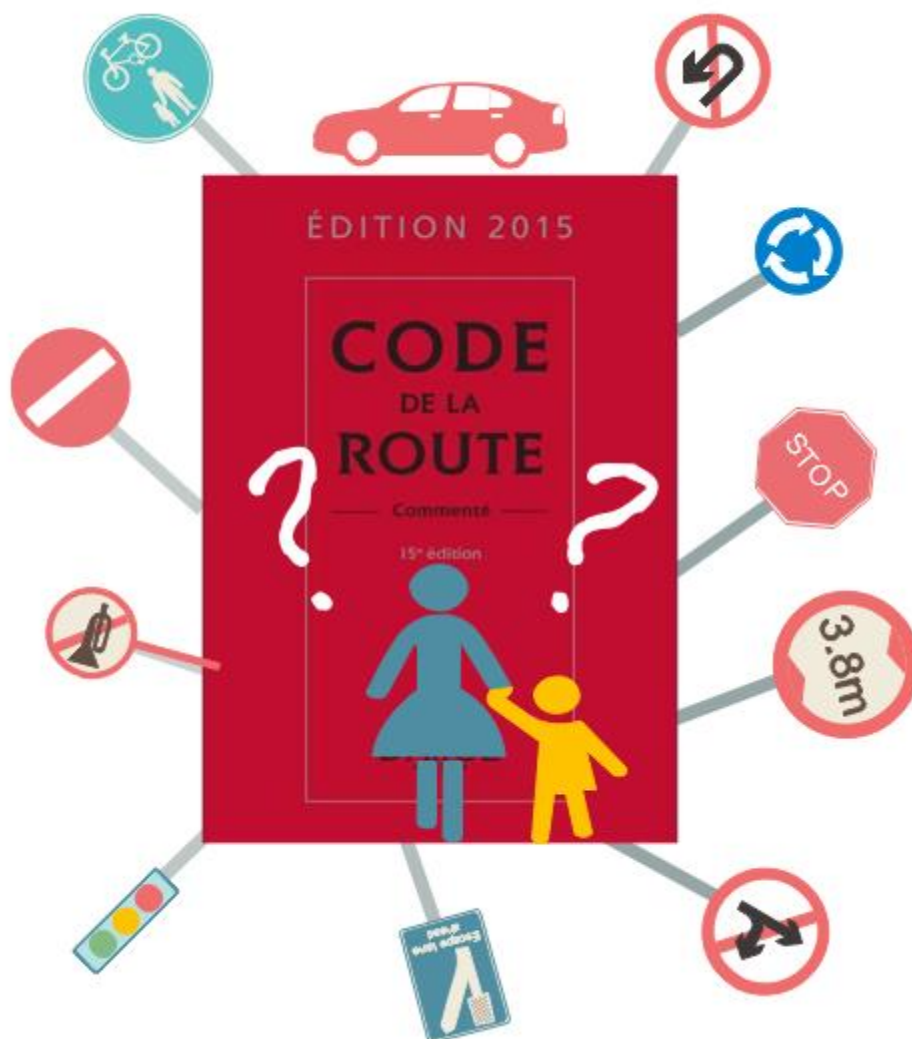
Identifier les personnes ayant besoin d'une formation dans le milieu rural, les mettre en relation avec les réseaux de bénévoles, accompagner ces bénévoles.

Dans cette situation, seuls les bénévoles interviennent auprès de ces personnes, mais les enjeux de cette situation sont :

- identifier les personnes ayant besoin de développer les compétences clés de la mobilité dans des zones éloignées des villes ;
- mettre en lien les personnes ayant des besoins de formation et les associations de bénévoles ;
- rendre compétents les bénévoles et les outiller sur les compétences clés du code de la route.

Les membres de l'atelier régional proposent, avec ce kit, un outil pour répondre à ces trois défis que sont l'identification des compétences clés du code de la route, et plus généralement de la mobilité, la mise en place d'un dispositif d'analyse et de réponse aux besoins en milieu urbain, et le développement d'une ingénierie de formation en milieu rural reposant sur les réseaux de bénévoles.

Introduction



▶ DEPLACEMENTS ET EMPLOI : VERS UNE SOCIETE DE LA MOBILITE

La loi LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs) impose depuis 1982 un « Droit au transport », défini comme « se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public » (chapitre 1, articles 1 et 2).

Plusieurs enquêtes, menées depuis cette date, ont démontré le lien entre les capacités de mobilité quotidienne et l'exclusion sociale et professionnelle (l'enquête « Déplacements et inégalités » des laboratoires PUCA/PREDIT entre 1996 et 2002, le rapport PUCA « Inégalités d'accès aux loisirs et au tourisme » en 2003, l'enquête d'Éric Le Breton « Domicile-travail, les salariés à bout de souffle » entre 2002 et 2007).

La mobilité conditionne l'accès au marché du travail (même pour des emplois peu qualifiés) et aux services d'appui à l'insertion (mission locale, Pôle Emploi, agences d'intérim, aide au financement du permis...). Ceci se vérifie tant en milieu rural (où la voiture est souvent le seul moyen d'accéder à l'emploi), que dans les zones périurbaines et urbaines où les mécanismes complexes de la tarification sociale des transports en commun génèrent un non-recours massif à ces aides.



Nous définissons la mobilité comme l'interaction entre les besoins et compétences de mobilité de la personne, d'une part, et les ressources de mobilité du territoire, d'autre part.

Nous définissons la mobilité comme l'interaction entre les besoins et compétences de mobilité de la personne, d'une part, et les ressources de mobilité du territoire, d'autre part (Figure 1). Ainsi, une personne demeurant en contexte urbain, sans le permis, est, grâce aux transports en commun, aussi mobile qu'une personne habitant dans le rural et utilisant la voiture pour ses besoins de vie quotidienne ou professionnelle.

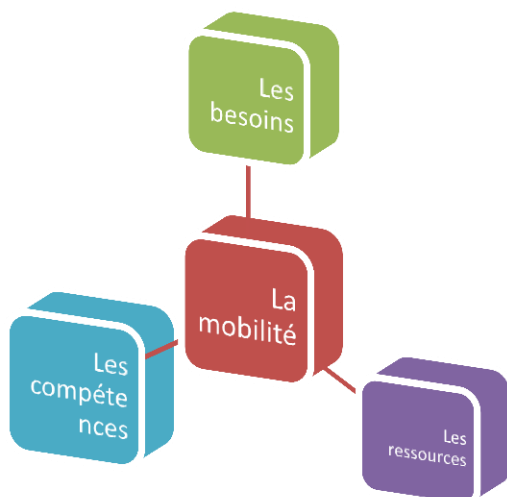


Figure 1 : La mobilité est la résultante des besoins et compétences de la personne et des ressources du territoire.

▶ ILLETTRISME ET MOBILITE

Ce constat fait, comment les personnes en situation d'illettrisme peuvent s'insérer dans cette société de la mobilité ? Cette question doit se décliner selon les trois composantes de la mobilité : les compétences de la personne, ses besoins, les ressources du territoire.

Les compétences mobilité

L'association entre illettrisme et difficultés de repérage dans l'espace est fréquente. C'est un élément du degré 1, tel que le définit l'ANLCI dans son *Cadre National de Référence* (p.31):

Degré 1 : Repères structurants

Compétences permettant, de se repérer dans l'univers de l'écrit (identification des signes et des mots), dans l'univers des nombres (base de la numération), dans l'espace et dans le temps, de participer à des échanges oraux avec des questions/réponses simples, etc.

Pour beaucoup de personnes en situation d'illettrisme, la maîtrise insuffisante des compétences de base est un frein réel à l'obtention du permis de conduire.

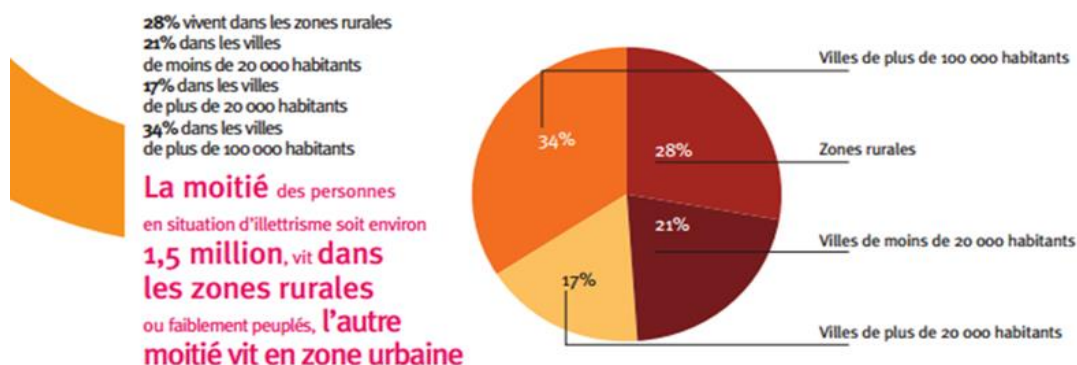
Enfin, les personnes en situation de précarité ou de pauvreté doivent, quand elles sont en situation d'illettrisme, faire face aux difficultés de trouver l'information et d'accomplir les démarches administratives nécessaires pour recourir aux aides à la mobilité.

Les besoins de la personne et les ressources du territoire

Comme les ressources, les besoins sont liés au territoire. L'enquête IVQ de 2012, montre que les personnes en situation d'illettrisme vivent dans toute la diversité du territoire français¹ :

Illettrisme et territoires

3 100 000 personnes en situation d'illettrisme : où vivent elles ?



Leurs difficultés sont différentes selon les territoires où elles demeurent, les aides également :

- aide à l'obtention du code de la route et du permis de conduire (AM pour un cyclomoteur ou B pour une voiture)
- remédiation aux difficultés de repérage dans l'espace
- aide au développement d'une mobilité urbaine (connaissance de la ville, de ses différents types de transports en commun, location de bicyclette...)
- aide matérielle au financement du permis ou à l'achat d'un moyen de transport.

¹ Extrait de « Illettrisme: les chiffres. Exploitation par l'Agence Nationale de Lutte Contre l'Illettrisme de l'enquête *Information et Vie Quotidienne* conduite en 2004-2005 par l'INSEE », p.6



REALITE LOCALE EN REGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Avec ses 2 villes de plus de 100.000 habitants, ses 10 villes de plus de 20.000 habitants, ses 136 villes de moins de 20.000 habitants et ses 2027 communes de moins de 3.000 habitants, la variété des territoires de la Région Centre Val de Loire est représentative de la difficulté à offrir des solutions de mobilité aux personnes en situation d'illettrisme :

- en milieu urbain, il y a des propositions d'aides à la mobilité ou à l'obtention du permis, mais l'ampleur des besoins ne permet pas aux personnes en situation d'illettrisme d'en bénéficier;
- en milieu rural ces dispositifs sont quasi-inexistants, et la dispersion des personnes en situation d'illettrisme, ayant besoin d'un soutien, complique la mise en place de cours ou d'une quelconque démarche d'aide.

Répondre au défi de la saturation des dispositifs d'aide en milieu urbain.

L'auto-école solidaire de l'association *Mobilité d'emploi 37*, à Tours, illustre bien le premier phénomène. Elle apporte un soutien à ceux pour qui l'accès au permis est difficile.

Le succès du dispositif est tel qu'il empêche une réelle personnalisation de l'accompagnement et son adaptation aux besoins des personnes en situation d'illettrisme. Nous verrons par la suite comment cette association a évolué pour continuer à assurer sa mission.

Pour assurer un accompagnement adapté, des réponses originales ont été mises en place dans la région.



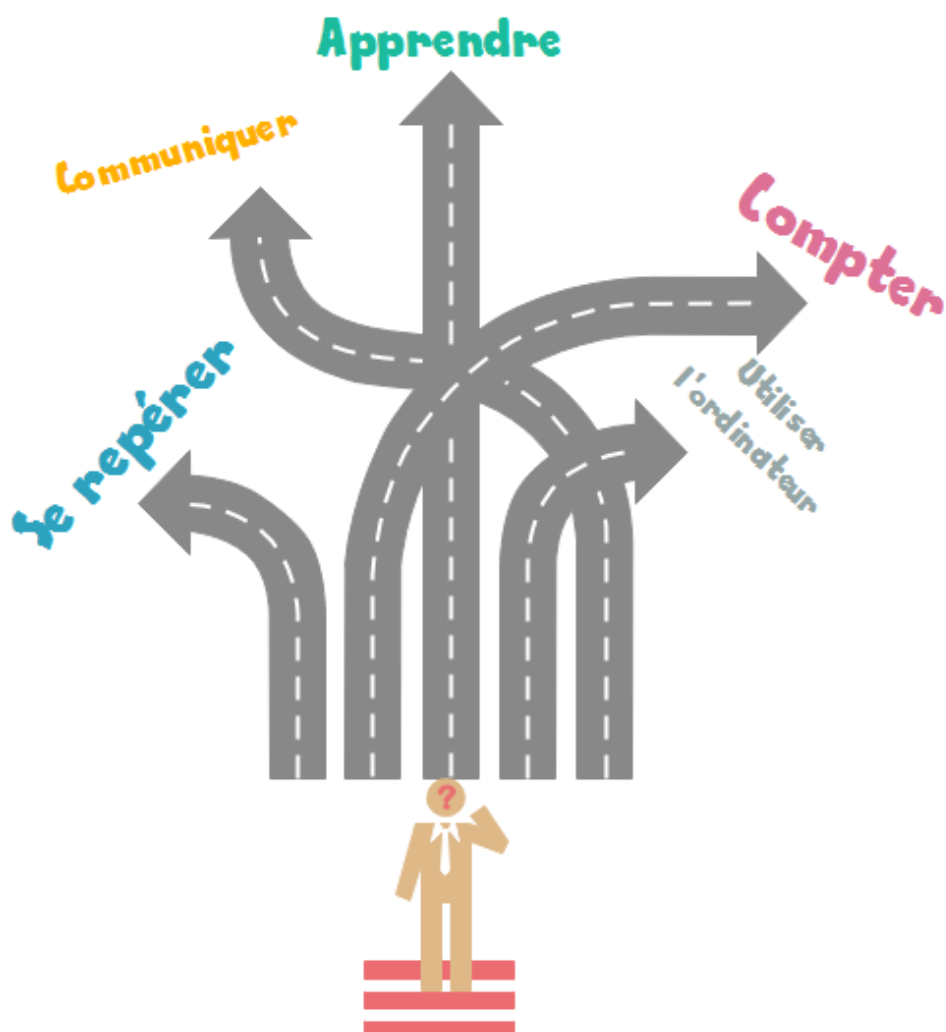
Les territoires ruraux des départements les plus ruraux de la région (L'Eure-et-Loir, le Loir-et-Cher, l'Indre, le Cher) illustrent bien le second phénomène. Ils ne possèdent pas d'auto-écoles solidaires et le faible nombre de personnes concernées ne permet pas la mise en œuvre d'une formation animée par un professionnel. De plus ces personnes ne sont pas assez mobiles pour se rendre dans l'agglomération la plus proche.

Grâce aux CRIA (centre de ressources illettrisme et analphabétisme), des bénévoles accompagnent les personnes en situation d'illettrisme sur l'ensemble de ces territoires, y compris en donnant des cours individuels. Or ils n'ont pas de compétences particulières relatives aux questions de mobilité et du code de la route. Nous verrons également ce qui a été mis en place dans ces territoires pour assurer un accompagnement adapté dans ces territoires isolés.

Des réponses originales ont donc été mises en place dans la région, permettant de relever ces deux défis et d'apporter un soutien adapté aux personnes en situation d'illettrisme de la région, ayant des besoins de mobilité variés.

Répondre au défi de l'absence d'offre de formation et de la dispersion géographique des personnes en situation d'illettrisme en zone rurale.

Identifier les compétences-clés de la mobilité



Chaque formateur, prescripteur ou évaluateur des compétences liées à la mobilité (Code de la route, Permis de conduire, développement de la mobilité urbaine...) agit en fonction d'un référentiel qui lui est propre. Il utilise une liste implicite des compétences qui lui paraissent nécessaires pour le code, la mobilité urbaine, le permis, ou autre.

Le chapitre qui suit ne présente pas un référentiel des compétences, tel qu'une analyse des situations auraient pu le développer. Il s'agit d'une formalisation des référentiels implicites mis en acte par les participants au Forum des pratiques de la Région Centre-Val de Loire.

Ce travail de formalisation en commun s'est fait en plusieurs étapes :

- Définir une finalité commune à l'accompagnement à la mobilité des publics dits en difficulté ;
- Se donner une définition commune d'une « compétence » ;
- Catégoriser l'ensemble des compétences identifiées comme « clés » pour la mobilité ;
- Définir une progression au sein de ces compétences.



Définir une finalité commune

Chaque participant était invité à répondre à cette question : Selon vous, quelle est la finalité d'un atelier « code de la route » ? Dans les réponses données par l'ensemble des participants, trois notions se retrouvent :



Ce qui nous a amené à proposer la formulation suivante pour une finalité commune de notre participation au Forum :

Proposer un travail personnalisé ou individualisé de développement des compétences clés pour permettre à la personne d'élaborer et de mettre en œuvre un projet « mobilité ».

1. Définition commune de « la compétence »

La définition de la compétence adoptée par le groupe de travail de la Région, tient en 5 adjectifs que schématisent la figure 2 : positive, composite, acquise, située et potentielle.

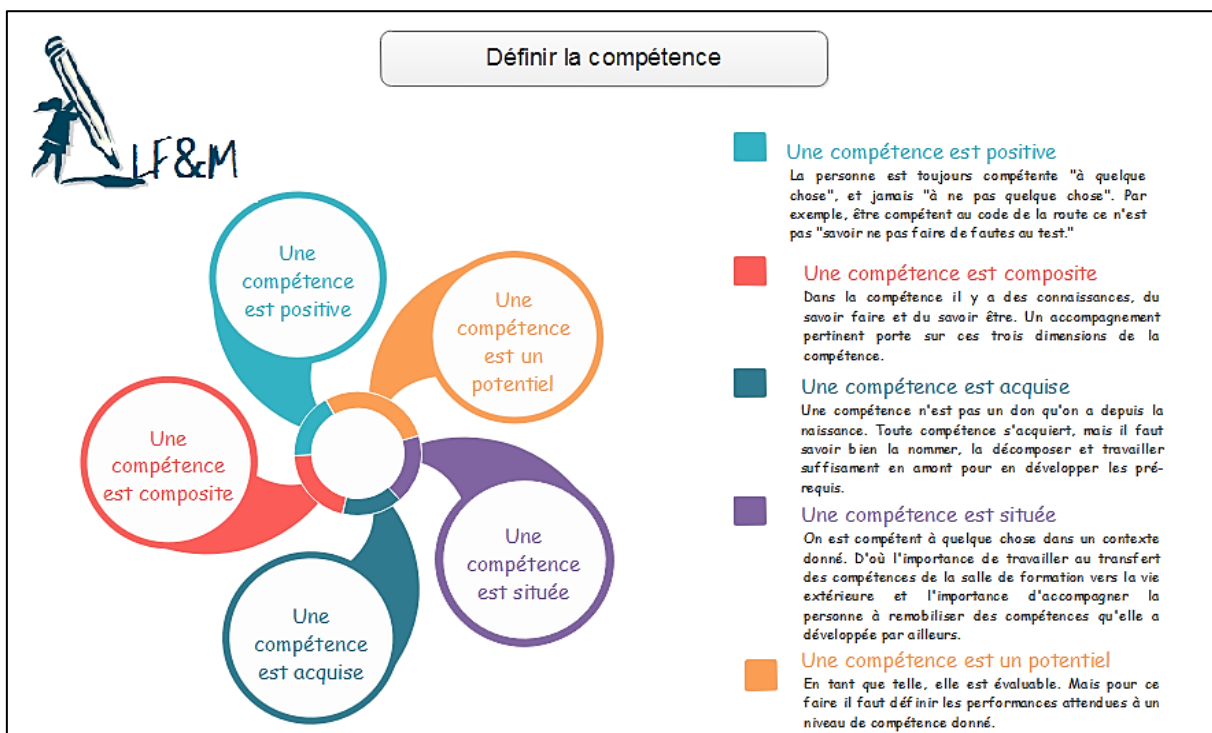


Figure 2 : Définir la compétence

Ainsi, l'identification des compétences clés pour la mobilité doit prendre en compte chacun de ces cinq traits pour chaque compétence nommée :

- Expliquer de quoi est composée cette compétence
- La nommer uniquement en positif
- Dans quel contexte sa manifestation est-elle attendue ?
- Comment peut-on l'acquérir ?
- Comment peut-on l'évaluer ?

Il y a cinq composantes qui permettent de décrire une compétence : ses contenus, son contexte de réalisation, son mode d'acquisition, son mode d'évaluation et enfin sa formulation positive.

2

Les compétences clés pour la mobilité

Les compétences clés pour la mobilité, identifiées par les organismes de formation et les organismes de positionnement, peuvent se regrouper en quatre catégories de compétences :

- Les compétences de communication
- Les compétences extralinguistiques²
- Les compétences numériques
- Les compétences pour apprendre à apprendre.

La liste des compétences de chacune de ces catégories n'est pas aisée à délimiter, certaines compétences appartenant à plusieurs catégories à la fois. C'est pourquoi nous avons choisi une représentation de ces compétences sous la forme d'un plan de métro, qui a l'avantage de mettre en avant également les croisements entre les lignes (les correspondances).

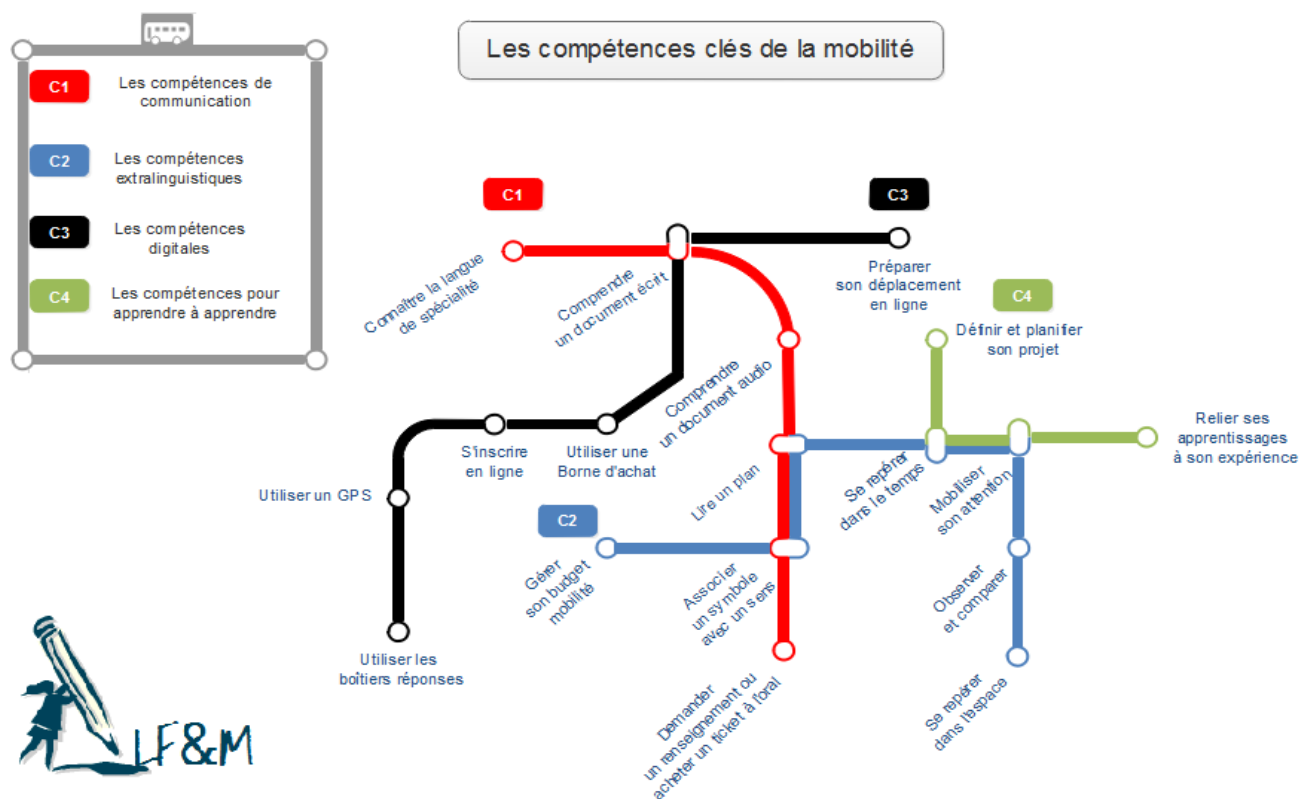


Figure 3 : Le plan des compétences-clés pour la mobilité

Ensuite, pour penser un apprentissage de ces compétences, il faut définir une progression qui permette à l'apprenant de se situer par rapport à son objectif et de comprendre les étapes qu'il y a à franchir entre son projet et ses compétences acquises. En résumé qui lui permette de s'évaluer et de se projeter dans son apprentissage.

Pour définir cette progression, nous prenons comme référence les quatre degrés de l'ANLCI³.

² Cette catégorie regroupe les compétences mathématiques, cognitives, mémorielles et de repérage spatio-temporel.

³ Voir annexe 1.



La référentialisation des compétences clés pour la mobilité

Les compétences de communication

CI

1.1 S'approprier la langue spécialisée du code

La langue de spécialité de la mobilité comprend plusieurs composantes :

- ✓ Un vocabulaire spécifique
- ✓ Une syntaxe spécifique
- ✓ Un code graphique spécifique

1.1.1 Le vocabulaire spécifique

Degré 1	Maîtrise le vocabulaire commun de la route (rue, route, voiture, camion, rond-point...)
Degré 2	Maîtrise le vocabulaire plus spécifique de la voiture (essuie-glace, rétroviseur, jantes...)
Degré 3	Maîtrise le vocabulaire spécifique du code de la route (voie, carrefour à sens giratoire...)
Degré 4	

1.1.2 La syntaxe spécifique

Cette syntaxe est notamment essentielle pour comprendre les questions de l'examen du code de la route, qui jouent parfois sur des nuances assez fines.

Degré 1	Pas de descripteur à ce niveau
Degré 2	Distingue les temps verbaux Distingue les prépositions de lieu simples (sur, sous, devant, derrière...) Distingue les questions fermées et ouvertes
Degré 3	Distingue les prépositions et locutions de lieu complexes (à la droite de...)
Degré 4	Distingue les pronoms relatifs de lieu ((sur lequel, en face de qui...) Identifie les modalités (distinguer « je peux » et « je dois » par exemple)

1.1.3 Le code graphique spécifique

Entre les panneaux et les indications figurant à l'arrière des camions et voitures, la circulation est riche de code graphique non linguistique.

Degré 1	Associer une couleur avec une information Reconnaître certains panneaux très fréquents (stop, interdiction de fumer...) Comprendre certains pictogrammes du code (les usagers de la route...)
Degré 2	Associer une forme à une information
Degré 3	Identifier les éléments d'un tableau de bord Comprendre l'information transmise par un autre véhicule (A à l'arrière, les feux, clignotants, limitation de vitesse poids lourds...)
Degré 4	Comprendre la légende d'un plan

1.2 Comprendre un écrit

Degré 1	Certains panneaux routiers. Une adresse, un nom de route
Degré 2	La signalisation routière
Degré 3	Les questions de l'examen du code (sauf celles comprenant des phrases complexes) Le manuel technique de la voiture
Degré 4	Toutes les questions de l'examen du code Le manuel de code de la route

1.3 Comprendre un document sonore

Degré 1	Pas de descripteur à ce niveau
Degré 2	Comprendre les indications données par le GPS
Degré 3	Les « infos route » du 107.7
Degré 4	Pas de descripteur à ce niveau

1.4 Participer à une interaction orale

Degré 1	Acheter un billet au guichet
Degré 2	Comprendre les indications données par le moniteur de l'auto-école Comprendre des indications quand on demande son chemin et être capable d'en donner.
Degré 3	Pas de descripteur à ce niveau
Degré 4	Pas de descripteur à ce niveau

Les compétences extralinguistiques concernent l'ensemble des compétences cognitives, mathématiques, mémorielles et de repérage spatio-temporel.

Les compétences clés pour la mobilité relevant de cette catégorie sont :

- ✓ Se repérer dans l'espace
- ✓ Mobiliser son attention
- ✓ Savoir observer et comparer
- ✓ Maîtriser le développement logique et chronologique
- ✓ Gérer son budget mobilité

2.1 Se repérer dans l'espace

Degré 1	Distinguer sa droite de sa gauche par rapport à soi Utiliser et maîtriser le vocabulaire de la localisation (entre, dessus, dessous...)
Degré 2	Distinguer la droite de la gauche par rapport à soi ainsi que par rapport à différents autres repères
Degré 3	Lire des plans et cartes ; savoir s'y repérer
Degré 4	Réaliser un itinéraire adapté

2.2 Mobiliser son attention

Pas de descripteurs de niveaux

2.3 Savoir observer et comparer

Pas de descripteurs de niveaux

2.4 Maîtriser le développement logique et chronologique

Degré 1	Utiliser le vocabulaire du temps
Degré 2	Connaître les unités liées au temps et à la vitesse Ordonner par ordre chronologique
Degré 3	Convertir les heures en minute et réciproquement
Degré 4	Lire et utiliser une fiche horaire Evaluer la durée d'un trajet et la distance

2.5 Gérer son budget mobilité

Degré 1	Compter Additionner Soustraire
Degré 2	Identifier les éléments à prendre en compte dans son budget mobilité
Degré 3	Multiplier Diviser
Degré 4	Evaluer approximativement un coût

Les compétences digitales

C3

Les compétences digitales sont très mobilisées dans nos déplacements, que ce soit pour acheter un ticket, utiliser un GPS ou passer l'examen du code de la route, il devient de plus en plus difficile de s'en passer.

Dans cette référentialisation des compétences clés pour la mobilité nous dénombrons cinq compétences :

- ✓ Utiliser une borne d'achat de billets de transport
- ✓ Préparer son déplacement sur Internet
- ✓ S'inscrire au code en ligne
- ✓ Utiliser un GPS
- ✓ Utiliser les boîtiers réponses lors de l'examen du code

3.1 Utiliser une borne d'achat de titres de transport

Degré 1	Maîtriser l'utilisation du tactile ou de la roulette Connaître la navigation sur la borne (annuler, retour en arrière)
Degré 2	Rechercher une information Utiliser les différents modes de règlement
Degré 3	Pas de descripteur à ce niveau
Degré 4	Connaître l'offre adaptée à son profil et à son parcours

3.2 Préparer/anticiper son déplacement sur Internet

Degré 1	Connaître et les différentes applications et services Renseigner son trajet sur le formulaire
Degré 2	Trouver les informations pertinentes Utiliser un ordinateur (allumer, éteindre, aller sur le web)
Degré 3	Lire les indications Naviguer sur Internet
Degré 4	Pas de descripteur à ce niveau

3.3 Utiliser un GPS

Degré 1	Suivre les indications orales Programmer son trajet (lieu de destination)
Degré 2	Suivre les indications visuelles Transposer l'information du GPS au réel
Degré 3	Pas de descripteurs à ce niveau
Degré 4	Programmer son trajet (en utilisant les fonctionnalités de contournement des péages ou autres) Savoir réagir en cas de travaux ou incident sur la route

3.4 S'inscrire en ligne pour le code (procédure obligatoire dorénavant)

Degré 1	Pas de descripteur à ce niveau
Degré 2	Renseigner un formulaire en ligne Utiliser un ordinateur (allumer, éteindre, aller sur le web) Vérifier les informations sur la note de synthèse
Degré 3	Naviguer sur Internet Payer en ligne Savoir effectuer les demandes administratives
Degré 4	Pas de descripteur à ce niveau

3.5 Utiliser le boîtier-réponse du code

Degré 1	Pas de descripteur à ce niveau
Degré 2	Faire le lien entre l'information sur l'écran et le boîtier
Degré 3	Gérer son temps Gérer les choix multiples.
Degré 4	Pas de descripteur à ce niveau

Pour apprendre à apprendre il convient de développer deux caractéristiques de l'apprentissage : le désir d'apprendre (qui inclut la capacité à se reconnaître capable d'apprendre) et les processus d'apprentissage.

Nous n'avons pas fait le choix de traiter de manière dissociée ces deux caractéristiques, mais de les percevoir de manière transversale dans les deux compétences retenues :

- ✓ Planifier et définir son projet
- ✓ Faire des liens entre ce qui est appris (ou à apprendre) et son expérience

4.1 Planifier et définir son projet

Degré 1	Identifier ses acquis personnels Identifier les contraintes liées à la mobilité Identifier les compétences que l'on doit renforcer Définir ses objectifs mobilité
Degré 2	Prendre conscience des différentes étapes à traverser pour atteindre son objectif ou ses objectifs Evaluer sa progression
Degré 3	Distinguer les objectifs à court, moyen ou long terme
Degré 4	Pas de descripteur à ce niveau

4.2 Faire des liens avec son expérience

Degré 1	Restaurer l'image de soi
Degré 2	Prendre conscience et analyser ses propres compétences
Degré 3	Recenser les compétences acquises transférables
Degré 4	Pas de descripteur à ce niveau

Elaborer un dispositif d'accompagnement des personnes en situation d'illettrisme en zone urbaine



Le dispositif en quelques mots :

Lieu : Tours

Acteurs :

- Plate-forme Wimoov
- Mobilité d'emploi 37
- CRIA 37

Objectif : Accompagner chaque personne à développer une mobilité suffisante pour son travail

1. CONSTAT INITIAL ET SOLUTION PROPOSEE

Créée en 1995, l'association Mob d'Emploi 37 a été renommée Mobilité Emploi 37 en 2013 lors de la fusion de Mob d'Emploi, service de mise à disposition de véhicule pour l'accès à l'emploi, et de l'Auto-école sociale de Tours.

Cette fusion permet de répondre de manière globale aux besoins de mobilité d'un public en recherche d'emploi ou en difficulté pour assumer son travail.

Les réponses peuvent ainsi se décliner sur deux options selon le projet mobilité de chacun :

- prêts de véhicules (voitures, scooters, vélos à assistance électrique) pour assurer des trajets domicile-travail non-couverts par les transports en commun ;
- préparation au permis de conduire à un prix très réduit (grâce à des financements publics) pour des personnes en parcours d'insertion ayant une validation du permis comme nécessité professionnelle.

Avant la fusion, l'attrait du coût réduit a grippé le dispositif : 400 sollicitations par an dont 100 entrées annuelles à l'auto-école solidaire pour seulement 2.5 ETP moniteurs. De ce fait les délais d'attente pour passer le permis étaient allongés, certaines personnes qui n'avaient pas les compétences clés nécessaires pour passer le permis ne comprenaient pas pourquoi les moniteurs refusaient de les présenter à l'examen ce qui provoquait certaines tensions.

400 personnes sollicitent l'auto-école solidaire chaque année pour seulement 3 moniteurs.

Suite à la fusion, deux décisions ont alors été prises pour améliorer la situation :

- 1) **Améliorer le diagnostic initial** (dont la détection des compétences clés) pour proposer à chacun des solutions mobilité adaptées à son besoin et à ses compétences. L'ouverture d'une plateforme de mobilité *Wimoov* fin 2014, avec un lien partenarial très fort avec *Mobilité Emploi 37* (durant les 2 premières années, la direction des deux structures était commune) a permis d'orienter des « demandes de permis de conduire » vers des Conseillers en Mobilité de la Plateforme.
- 2) **Créer un poste d'agent de médiation et de prévention sociale** dont le rôle est d'accueillir le public de l'auto-école, de faire la médiation entre les candidats et les moniteurs en cas d'incompréhension et d'aider les moniteurs à comprendre les difficultés spécifiques que peuvent rencontrer les candidats et leur proposer des soutiens adaptés.

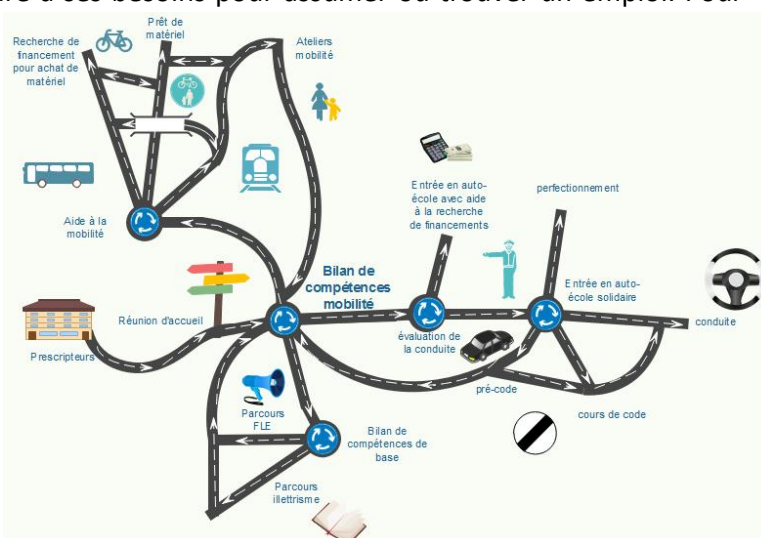
Ces deux décisions ont permis d'une part de mieux réguler l'offre d'accompagnement proposée aux besoins réels du public ; aujourd'hui 700 personnes se présentent sur la plateforme, 50 sont orientées vers l'auto-école solidaire et toutes les autres trouvent des solutions mieux adaptées (la description de ces solutions sera détaillée ultérieurement).

D'autre part, ces décisions ont permis de s'adapter aux personnes en situation d'illettrisme :

- en les orientant dans un premier temps vers des actions de formation si le niveau de compréhension écrite, de calcul ou de repérage dans l'espace est réellement trop faible pour envisager de suivre des cours de code ;
- s'ils peuvent suivre ces cours mais avec un travail préparatoire et un accompagnement plus intense, l'agent de médiation pourra assumer ce travail de façon personnalisée ou en petit groupe.

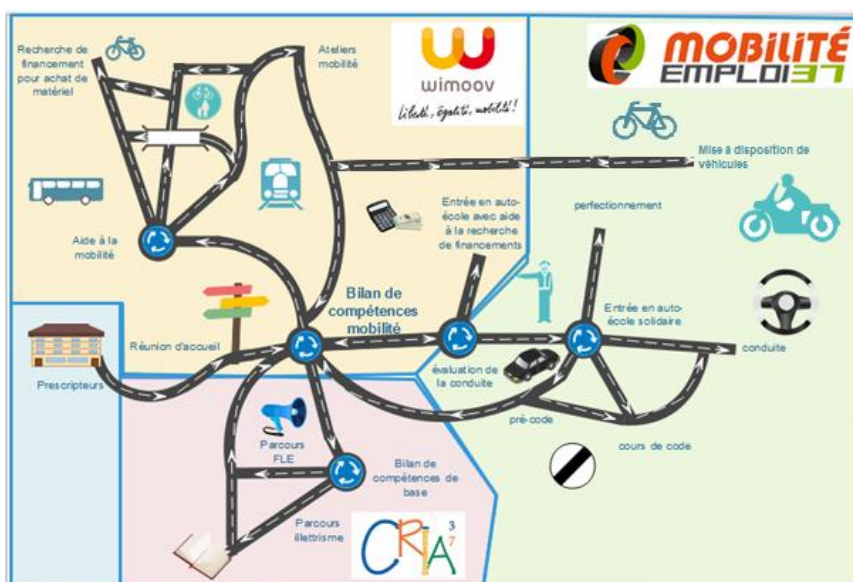
2. CONSTRUIRE UN PARCOURS MOBILITE : IDENTIFIER LES BESOINS ET ORIENTER

Chaque personne qui arrive sur la plate-forme *Wimooov* est orientée par un prescripteur (Pôle Emploi, Conseiller d'insertion, Mission locale...) qui va alors faire un travail de repérage de ses besoins à l'aide des conseillers mobilité (Bilan de compétence Mobilité). Il lui proposera ensuite une orientation sur un parcours mobilité lui permettant de satisfaire à ses besoins pour assumer ou trouver un emploi. Pour répondre au mieux au besoin de chacun, les outils mis à disposition des bénéficiaires sont multiples et peuvent être associés les uns aux autres, ce qui peut rendre une impression de complexité où il peut être difficile de s'orienter, comme le montre la schématisation des parcours mobilité :



Quatre acteurs principaux structurent ce dispositif : la plateforme *Wimooov*, l'association *Mobilité Emploi 37*, le CRIA 37 et les prescripteurs (Pôle Emploi, Missions locales, agences d'intérim) en redessinant sur le schéma précédent les zones d'action de ces quatre acteurs, nous obtenons ce nouveau schéma :

D'autres partenaires participent à ce dispositif, nous l'aborderons de manière plus exhaustive dans le chapitre dédié aux partenariats. L'important dans ce dispositif, c'est qu'il n'y a pas de voie à sens unique et d'impasse. Il existe des voies de traverse pour passer d'un dispositif à un autre, et surtout des retours possibles. Une personne qui était orientée sur un parcours mobilité peut revenir au bilan de compétences mobilité pour poursuivre son projet vers le permis de conduire par exemple.



Ces deux schémas sont à retrouver dans les annexes

La réunion d'accueil

Quand un prescripteur oriente une personne sur la plateforme *Wimooov*, celle-ci est invitée à participer à une réunion d'accueil. Cette réunion se déroule en trois parties : présentation de chaque participant, échange sur les pratiques de mobilité de chacun, explication que la voiture n'est pas l'unique solution de mobilité et présentation de toutes les solutions alternatives.

A la suite de cette réunion, la conseillère mobilité peut procéder à une première orientation de chaque personne :

- Si la personne a des besoins de mobilité n'incluant pas la voiture, elle entamera un parcours commençant par un « Rallye Mobilité » ;
- Si la personne a besoin de passer le permis de conduire, elle entame ce parcours en participant à un « Atelier permis », qui sera suivi par un bilan des compétences mobilité (avec un point sur son budget), puis par une évaluation de la conduite, réalisée par l'auto-école solidaire ;
- Si la personne a déjà le permis de conduire mais n'a pas conduit depuis longtemps ou a conduit dans un pays où les conditions et règles de circulation diffèrent beaucoup de la France, elle aura un entretien individuel préalable à une entrée dans le dispositif « perfectionnement » à l'auto-école solidaire.

Le bilan des compétences mobilité

Le bilan des compétences mobilité réalisé par la Conseillère Mobilité de Wimoov est composé d'un entretien et d'une partie « test ». Ce bilan vise, d'une part, à évaluer les compétences acquises par la personne, sur lesquelles elle pourra s'appuyer pour réaliser son projet mobilité. D'autre part, ce bilan permet de faire le point sur l'engagement financier que nécessite ce projet, la capacité de paiement de la personne et les aides qu'elle pourra solliciter.

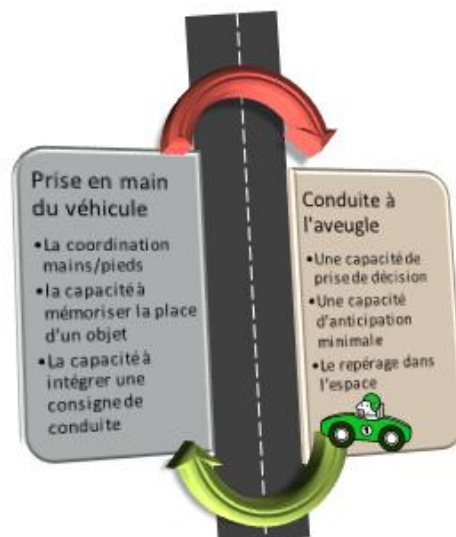
A l'issue de ce bilan, une orientation est proposée. L'objectif de cette orientation est de proposer à la fois une solution à court terme pour le besoin de mobilité lié à l'emploi (notamment par une aide à la mobilité en empruntant du matériel), et une projection à moyen ou à long terme avec la possibilité de passer le permis, si besoin, et surtout d'acquérir un moyen de locomotion pérenne pour satisfaire ses besoins de mobilité pour le travail.

Le bilan de la conduite

L'évaluation est réalisée par l'auto-école solidaire de Mobilité Emploi 37. Elle vise à évaluer si le candidat possède les prérequis nécessaires à l'apprentissage de la conduite d'une voiture.

Ces prérequis sont :

- la coordination mains/pieds ;
- une capacité de prise de décision ;
- une capacité d'anticipation minimale ;
- le repérage dans l'espace ;
- la capacité à mémoriser la place d'un objet (ne pas être obligé de regarder ses pieds pour appuyer sur la pédale de frein par exemple) ;
- la capacité à intégrer une consigne de conduite.



Pour mesurer ces compétences, le moniteur procède en dissociant les compétences de repérage et de prises de décision, des compétences psychomotrices. Les premières étant mesurées selon un procédé de « conduite à l'aveugle » (le candidat est au volant, sans utiliser les pédales, et il agit en fonction des indications que lui donne l'enseignant de la conduite pour s'orienter, éviter des obstacles...) ; les secondes sont évaluées en situation où le candidat prend lui-même en main la conduite du véhicule. Le schéma ci-dessus rend ainsi compte de cette répartition de l'évaluation des compétences pré-requis.

A la suite de cette évaluation de la conduite, l'enseignant peut évaluer si l'ensemble des prérequis nécessaires pour entamer un apprentissage de la conduite sont présents.

Dans certains cas, il peut refaire cette évaluation de la conduite avec une voiture à boîte automatique, solution moins exigeante en coordination des membres. Si cette seconde évaluation se montre convaincante, elle préconise alors que la personne passe son permis pour une boîte automatique (permis BEA).

Enfin, il peut préconiser que le candidat commence sa formation par un apprentissage de la conduite sur bicyclette pour développer des compétences psychomotrices et de repérage dans l'espace de manière sécurisée avant de commencer la conduite sur un véhicule motorisé. Les cours de conduite sur bicyclette sont assurés par un partenaire du dispositif. Il est à noter que certaines personnes ainsi orientées vers la conduite en bicyclette alors qu'elles avaient sollicité le dispositif pour passer le permis se rendent compte au cours de cette étape que le vélo satisfait pleinement leurs besoins de mobilité qui parfois ne dépassent pas des trajets de 2 ou 3 km.

3. L'AIDE A LA MOBILITE

La mobilité ne se limite pas à l'automobile. Il arrive fréquemment que de passer le permis de conduire ne soit pas possible dans l'immédiat pour des raisons de manque de compétences ou financières, mais il arrive aussi que la voiture ne représente pas le meilleur choix de déplacement par rapport aux besoins de la personne (déplacements uniquement en contexte urbain ou seulement sur des courtes distances). De ce fait le dispositif prévoit de faciliter l'accès à des moyens de transport autre que l'automobile par le prêt de deux roues, par des formations à l'utilisation des transports en commun ou à la conduite de deux-roues motorisées (aide au passage du permis AM) ou non (cours de conduite de bicyclettes), enfin par l'aide à la recherche de financement pour acheter un deux-roues.

Wimooov construit un parcours composé de 9 ateliers mobilité. Ces ateliers sont construits sur des demi-journées, de manière à pouvoir s'articuler avec les cours de code, la situation professionnelle de la personne ou des cours de langue.

Les ateliers mobilité



Aujourd'hui, deux ateliers ont déjà été proposés : la connaissance du territoire (le *rallye mobilité*) et la préparation du permis (*l'atelier permis*).

Le rallye mobilité

Le *rallye mobilité* est organisé avec plusieurs partenaires (Transports en commun,...) qu'il s'agira de rencontrer. Dans un premier temps les groupes reçoivent un plan de la ville et des plans de transports en commun. Ils doivent alors trouver sur la carte le partenaire à rencontrer, chercher le meilleur moyen

de s'y rendre (vélo, bus, tramway...). Ils prennent contact avec lui pour dire à quelle heure ils arriveront pour mener une interview. Avant de partir, ils élaborent un questionnaire pour guider leur interview. Enfin ils effectuent concrètement le déplacement, réalisent l'interview puis reviennent au point de départ pour restituer aux autres les informations qu'ils ont collectées.

Ce rallye s'inscrit dans un parcours mobilité en développant la connaissance du territoire. Il peut être proposé autant auprès de personnes se préparant à passer le permis qu'auprès de ceux qui n'en sont pas encore là.

Les objectifs sont :

- de montrer qu'il est possible d'articuler plusieurs moyens de locomotion pour sa mobilité en ville (marche, location de vélo ou autre 2 roues, bus, tramway) ;
- de faire connaître et de repérer un certain nombre d'institutions de la ville (mairie, agence de location de vélo, gare...);
- d'apprendre à préparer son déplacement et à en évaluer la durée.

L'atelier permis de conduire

Cet atelier est une sensibilisation pour les personnes désireuses de passer le permis de conduire.

Il vise 3 objectifs :

- Connaître les différents permis de conduire (pour les cyclomoteurs, motos, voitures, poids-lourds et transports en commun) et connaître l'organisation pour passer son permis de conduire (distinction code et conduite, interlocuteur pour s'inscrire, modalité de passation des épreuves...)
- Prendre conscience des difficultés à passer le permis.
 - Temps et investissement personnel nécessaire pour l'apprentissage
 - Coût du passage du permis
 - Coût réel de la possession d'un véhicule (coût à l'achat, essence, assurance, entretien, contrôle technique)
- Lister et comprendre les compétences nécessaires pour passer le permis

Cet atelier se fait de la manière la plus participative possible, avec des échanges en groupe et des quizz. Des fiches récapitulatives de chaque point sont distribuées aux participants pour qu'ils puissent retrouver l'information ultérieurement, si besoin.



4. L'AIDE A L'ACQUISITION DES COMPETENCES CLES DE LA MOBILITE

Les compétences de communication orale et/ou écrite

Quand un candidat présente des difficultés liées à la communication orale ou écrite, il est alors orienté vers le CRIA 37 pour réaliser un bilan des compétences de base. En fonction de ses besoins et des ressources disponibles près de chez lui, le CRIA 37 proposera une orientation vers un organisme de formation.

Un certain nombre des personnes correspondant au profil Français Langue Etrangère, est orienté vers l'entraide ouvrière de Tours qui propose un cours de français préparatoire au code de la route.

En revanche, il n'existe pas d'offre de formation spécialisée pour le code de la route pour les personnes en situation d'illettrisme. Ce public suit une formation généraliste commune avec les personnes ne venant pas pour une problématique liée à la mobilité. Pour éviter que ces personnes ne se démotivent en suivant une formation qui peut leur sembler éloignée de leur projet initial, *Wimoov* fait régulièrement un point d'étape avec elles. En outre, elles pourront participer aux ateliers proposés par *Wimoov*, quand ceux-ci seront mis en place.

Les compétences de repérage dans l'espace

Ces compétences sont travaillées tout au long du dispositif :

- lors du rallye mobilité,
- lors du pré-code ou du soutien au code à travers des exercices variés, comme
 - l'observation des photos et images des séries de code,
 - la construction de matériel en 3D, en suivant un patron,
 - des observations de vidéo et d'anticipation de mouvements ou d'actions,
 - des mises en situation, en mettant le groupe en mouvement.

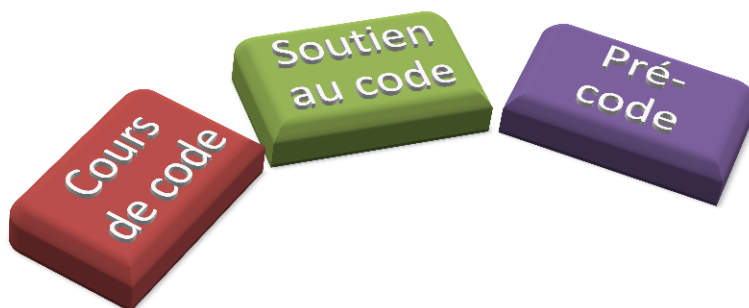
Quand des difficultés plus importantes sont observées, que ces apports se montreront insuffisants, les personnes sont orientées dans un premier temps vers une « vélo-école », grâce à un partenariat avec le *Collectif cycliste 37*, pour une durée variant de 6 mois à un an. Ce travail sur vélo va, d'une part, permettre de développer une mobilité utile et accessible pour des trajets courts, d'autre part, développer des capacités nécessaires pour développer sa mobilité :

- le mouvement dans l'espace,
- l'équilibre,
- l'anticipation du mouvement des autres usagers de la route,
- la sécurité sur la route,
- le positionnement sur la route.

5. L'AIDE AU PERMIS

A la suite du bilan, *Wimoov* peut orienter les candidats vers une auto-école classique en cherchant des aides au financement. Si la personne a besoin d'un soutien un peu plus important que ce qu'une auto-école peut lui proposer, elle sera orientée vers l'auto-école solidaire de *Mobilité d'emploi 37*, pour une formule comprenant l'accompagnement au code et 50h de conduite.

Celle-ci propose trois formules d'accompagnement vers le code de la route selon les besoins :



Les cours de code

Les cours de code de *Mobilité Emploi 37* ont la particularité de ne pas s'appuyer sur un manuel édité sur le marché, mais sur un manuel créé par les élèves eux-mêmes au cours de leur apprentissage.

Le premier mois de la formation au code consiste à créer ce manuel. A partir des cours donnés par le moniteur, portant sur l'ensemble des thèmes du code, les apprenants prennent des notes, dessinent les panneaux ou les schémas de circulation, en s'entraînant les uns les autres pour dépasser les difficultés liées à un manque de maîtrise des compétences écrites. Une fois cette étape passée, les cours de code suivent un déroulement plus habituel, reposant sur l'entraînement de séries de code avec un boîtier de réponses électronique. A la fin de la série, une correction attentive est apportée ; elle permet à chaque candidat de compléter son manuel personnel.

Le travail se fait à partir d'un manuel de code créé par les candidats eux-mêmes.

Le soutien au code

Lors des cours de code, le moniteur repère les difficultés particulières à chacun. S'il estime que cela est nécessaire il sollicite l'agent de médiation pour apporter un soutien aux personnes qui ne parviennent pas à apprendre au même rythme que les autres. L'agent de médiation propose alors entre deux séances de code un cours supplémentaire sur le thème qui a posé difficulté.

- Dans un premier temps, il aide chacun à percevoir la logique du cours, à en faire une synthèse.
- A partir de là, chacun réalise une fiche pratique rendant compte de cette synthèse.
- Enfin, les mauvaises réponses des candidats sont étudiées en leur demandant de les expliciter, d'expliquer quelles informations ils ont prélevées pour répondre, puis comment ils ont élaboré leur réponse à partir de ces informations.

Ce dispositif de soutien est aussi possible pour la conduite. Quand une personne rencontre une difficulté particulière qu'elle n'arrive pas à dépasser, le moniteur sollicite l'agent de médiation pour assister à la conduite et proposer un soutien pour répondre à cette difficulté spécifique.

Le pré-code

Le pré-code cible un public dit de « remise à niveau » (RAN) mais peut aussi concerner des personnes sortant des dispositifs FLE et illettrisme, ayant besoin d'une étape introductive avant d'intégrer un cours de code. Pour rappel, le réseau des missions locales et PAIO du Centre » définit ainsi ce public RAN :

La Remise à Niveau désigne les besoins des personnes ayant été scolarisées en langue française pour qui la maîtrise des compétences de base est globalement acquise (oral, écrit, lecture, mathématiques, raisonnement logique) mais qui éprouvent des difficultés lors de leur utilisation dans certains contextes (fautes d'orthographe, oubli des techniques opératoires...)

Ce pré-code décline 6 grands thèmes et développe les compétences clés inhérentes à ceux-ci :

Thèmes	Compétences	
La connaissance de la route	Apprentissage des panneaux Repères dans l'espace/observation	Apprentissage du vocabulaire spécialisé du code
La connaissance des usagers de la route		
Le budget automobile	Le calcul	
Initiation à la notion de sécurité	Estimation du temps et des quantités, Anticipation	
L'alcoolémie		
La distance de sécurité		
L'écomobilité/écoconduite	L'éthique/hypothèse	

C'est un temps convivial, fait pour que les personnes deviennent actrices de leur projet, et retrouvent suffisamment confiance en elles pour se retrouver en situation d'évaluation lors de l'épreuve du code.

De ce fait, la pédagogie utilisée est avant tout interactive, partant de leurs connaissances et observations pour aboutir au développement des compétences visées. L'aspect ludique est aussi un élément de cette pédagogie. Par exemple, ce que *Mobilité Emploi 37* appelle le « jeu du chapeau » : dans un chapeau, il y a un certain nombre d'images du code, celui qui tire une image doit la faire reconnaître aux autres en la décrivant à l'oral.

La clé de la réussite vient de la confiance en soi. Pour la développer, une ambiance chaleureuse et une pédagogie interactive sont des éléments indispensables

Au bout des trois mois de ce « pré-code », la personne est à nouveau reçue par la Conseillère Mobilité de Wimoov pour refaire un bilan et envisager la suite à donner à ce parcours mobilité. Une difficulté de ce pré-code est la difficulté de réunir suffisamment de personnes ayant besoin de cette formule en même temps pour composer un groupe. De ce fait, un mouvement actuel est de renforcer le dispositif de soutien au code pour pallier l'absence de proposition de ce pré-code.



6. LES PRESCRIPTEURS ET LES EMPLOYEURS

Les cafés mobilité

Dans ce parcours mobilité, lié à la recherche ou à l'exercice de l'emploi, les prescripteurs sont déclencheurs du dispositif. La qualité de leur prescription est indispensable. C'est pourquoi, *Wimoov* et *Mobilité Emploi 37* ont créé à leur adresse des *Cafés mobilités*, qui réunissent une fois par mois un certain nombre de prescripteurs d'un territoire (mission locale, agence pôle emploi, assistants sociaux du secteur, bureau d'information jeunesse...)

Les sujets abordés dans ces Cafés Mobilité sont :

- Les éléments nécessaires pour être mobile et autonome dans sa mobilité
 - Compétences clés de la mobilité
 - Les possibilités de déplacement offert par le territoire
- Les difficultés propres rencontrées par le public en situation d'illettrisme et autre
- Les partenaires de la mobilité pour l'emploi
- Le permis, ces pré-requis et ses freins
- La mobilité en bicyclette
- La boîte manuelle/automatique
- L'évaluation de la conduite

Leurs objectifs sont d'amener les prescripteurs à mieux connaître le dispositif et à mieux orienter les personnes (pour éviter, par exemple, d'orienter une personne en situation d'illettrisme avec d'importantes difficultés de repérage dans l'espace, vers une aide au financement du permis, alors qu'elle aura d'abord un travail à faire pour développer les compétences clés en amont). Une meilleure orientation du prescripteur permet de générer moins de frustration quand on explique à la personne que la passation du permis ne pourra se faire qu'après un travail assez long.

Le rallye mobilité emploi

Pour la bonne marche du dispositif, il est important que les prescripteurs soient suffisamment sensibilisés à celui-ci, mais il faut également que les employeurs prennent conscience que le permis B n'est pas la seule solution de mobilité, et que les prescripteurs, comme les candidats apprennent à développer des argumentaires pour prouver que la mobilité peut être suffisante pour certains postes, dans certains territoires, sans recourir à l'automobile.

Un rallye pour faire travailler ensemble candidats, employeurs et prescripteurs.

Dans ce but, Wimoov a proposé un Rallye mobilité emploi, réunissant des bénéficiaires, des prescripteurs et des employeurs du secteur de l'aide à domicile et du nettoyage. Les employeurs ont accepté de recevoir un groupe dans leurs structures pour un temps de dialogue, certains ont accepté de se joindre aux bénéficiaires et prescripteurs et de faire le rallye avec eux.

Dans un premier temps, les prescripteurs et bénéficiaires sont répartis dans des petits groupes (2-3 bénéficiaires, 1 prescripteur, 1 employeur), ils doivent trouver l'adresse de l'employeur à rencontrer sur le plan, et déterminer comment s'y rendre et à quelle heure partir pour être à l'heure au rendez-vous. Dans un second temps, les groupes se mettent en mouvement pour aller à la rencontre des structures où ils ont rendez-vous. L'employeur les reçoit et leur fait visiter sa structure. Les bénéficiaires parlent de leurs solutions de mobilité, de la manière dont ils se sont rendus ici et de leur capacité à se déplacer de manière plus générale. Ils laissent à cette occasion leur CV. Il faut noter que 4 embauches ont eu lieu à l'issue de ce rallye, dans un secteur habituellement demandeur du permis B. Le projet pour l'année prochaine est de refaire ce rallye mobilité emploi pour le secteur de la restauration.



7. LES PARTENARIATS

En dehors du lien avec les prescripteurs, un certain nombre de partenariats opérationnels sont nécessaires pour que le dispositif fonctionne. Nous ne nommerons ici que ceux qui sont impliqués dans les questions que nous nous posons sur l'accès des personnes en situation d'illettrisme au code de la route et nous laisserons volontairement de côté les partenaires liés à l'aide au financement du permis et ceux liés à la mise à disposition ou à la réparation de matériel.

Le partenariat Wimoov – Mobilité d'emploi 37

Ce lien est le poumon du dispositif. La naissance d'une plateforme de mobilité *Wimoov* sur ce territoire a permis de capter la majorité des demandes de mobilité et de réguler le flot des demandes de permis de conduire qui arrivait directement à *Mobilité Emploi 37* (ME37). *Wimoov* permet de diagnostiquer, co-construire avec les bénéficiaires un parcours mobilité adapté et proposer un accompagnement de qualité aux personnes relevant vraiment de sa compétence.

Il existe des actions menées en complémentarité par ces deux partenaires :

- Le bilan de Wimoov + évaluation de la conduite ME37 ;
- Les cafés mobilité ;

Le suivi des bénéficiaires en formation permis de conduire : les conseillères mobilité de Wimoov ont des réunions régulières avec l'agent de médiation et avec les enseignants de la conduite de ME37.

Le CRIA 37

Le Centre de Ressource Illettrisme et Analphabétisme de l'Indre et Loire participe au dispositif pour trois aspects :

- pour le bilan des compétences de base qu'il propose ;
- pour son expertise sur l'illettrisme dans le département ;
- pour sa capacité à couvrir le territoire dans sa globalité.

Nous avons déjà évoqué les bilans que faisaient le CRIA, nous regarderons ici plus attentivement les deux autres points.

Les conseillères de Wimoov comme l'agent de médiation de Mobilité Emploi 37 bénéficient des formations dispensées par le CRIA pour mieux connaître l'illettrisme, adapter leurs outils de communication à ce public et adapter leurs formations aux problématiques propres à l'illettrisme. Ensuite, le CRIA intervient dans chaque canton du département pour réaliser ses bilans, ce grâce à un tissu de partenaires qui, d'une part sollicite son intervention, et d'autre part leur met à disposition des locaux. Wimoov ne dispose pas de cette même capacité de projection. Il s'associe alors au CRIA pour réaliser un bilan de mobilité en même temps que le bilan des compétences de base du CRIA.

Le collectif cycliste 37

Ce collectif est une association qui a pour objectif de « promouvoir et d'aider au développement de la pratique du vélo comme mode de déplacement au quotidien en Touraine. »

Cette association est une véritable vélo-école pour adulte qui propose des cours accompagnés par des professionnels et des bénévoles. En outre, ils assurent un service de vente de vélos d'occasion et de réparation.

Aujourd'hui une partie importante du développement de la compétence de repérage dans l'espace repose sur ce partenariat, ainsi qu'une partie du parcours d'aide à la mobilité.

Les partenariats financiers

Evidemment, ce dispositif n'est possible que parce que de nombreux acteurs financiers s'y impliquent. Le financement repose en premier lieu sur les partenaires institutionnels :

Pour Wimoov : le Conseil Départemental d'Indre-et-Loire, le FSE, le CGET, l'agglomération Tour(s)plus, Pôle Emploi et AG2R.

Pour Mobilité Emploi 37 : le Conseil Départemental d'Indre et Loire, la DDCS, la communauté d'agglomération Tour(s)plus, la ville de Tours, le FASTT, la Fondation PSA Peugeot Citroën, Humanis.

Elaborer un dispositif d'aide au passage du code de la route pour les personnes en situation d'illettrisme en zone rurale

1. LA PREPARATION AU CODE DE LA ROUTE EN MILIEU RURAL



La situation d'une communauté de communes rurale d'Eure et Loir

Nous allons prendre l'exemple d'une communauté de communes d'Eure-et-Loir pour illustrer la situation de l'accès à la formation des personnes en situation d'illettrisme en zone rurale. Communauté de communes du Val Drouette est composée de 5 communes, comprenant entre 500 et 5500 habitants.

Les besoins de formation liés à l'illettrisme sont identifiés par les travailleurs sociaux, les chargés d'insertion, les conseillers pôle emploi... Ceux-ci sollicitent le CRIA 28 pour faire un bilan des compétences de la personne et l'aider à s'orienter vers une formation répondant à ses besoins.

En 2014, cinq personnes ont été identifiées pour des besoins de formation pour les compétences clés du code de la route ; deux avaient déjà eu une expérience à l'auto-école où elles n'avaient pas réussi à franchir l'étape de l'épreuve du code de la route.

Une première solution a été envisagée : faire un groupe de préparation au code de la route pour ces cinq personnes sur Epernon, le chef-lieu du canton. Cependant, cette solution présentait plusieurs inconvénients majeurs car même si les villages sont proches d'Epernon, les personnes y demeurant ne peuvent pas compter sur un transport en commun pour faire ce trajet. Le second tient à l'hétérogénéité des profils du groupe qu'aucun bénévole de l'association ne se sentait capable de gérer.

Grâce à l'important réseau de bénévoles de l'association, il a été possible de monter un atelier « Code de la route » à Epernon, avec les trois personnes qui y habitent, animé par trois bénévoles, puis de proposer un accompagnement individuel pour les habitants des villages.

La formation en milieu rural repose essentiellement sur les réseaux de bénévoles.

Cette solution permet de répondre à l'ensemble des demandes, mais les bénévoles ainsi investis rencontrent des difficultés importantes avec le temps : les personnes qu'ils accompagnent ne semblent faire aucun progrès.

En effet, les bénévoles oscillent entre deux catégories de formation :

- une formation de type auto-école, avec des tests d'entraînement au code où le bénévole explique les réponses, mais si certains bénévoles sont très à l'aide avec ces contenus, d'autres se sentent incompetents en la matière, en difficulté pour expliquer leurs pratiques, ou encore certains, ayant passé leur code il y a longtemps, semblent découvrir certaines choses en même temps que l'apprenant ;
- une formation exclusivement centrée sur l'acquisition de la lecture-écriture sans référence au code de la route.

De même, les bénévoles ne pouvaient pas s'appuyer sur l'existence de manuels de préparation au code de la route spécifiques pour les personnes en situation d'illettrisme ou pour les non-francophones. Cette situation est assez emblématique des formations de préparation au code de la route en milieu rural: des apprenants géographiquement dispersés et peu mobiles, l'impossibilité de composer un groupe avec suffisamment de candidats pour faire se déplacer un organisme de formation, et comme seule solution de formation, en l'absence de bénévoles, une auto-école classique pour préparer au code de la route. Or les auto-écoles n'ont pas la capacité de fournir un accompagnement adapté et personnalisé à ces publics.

Des candidats géographiquement isolés, avec, pour certains, un passif d'échec à l'épreuve du code de la route.



Cependant réussir à faire se rejoindre des compétences liées au code de la route et les compétences de base dans une même formation est également ardue pour ces bénévoles. Il peut être bon de s'y former et d'échanger sur ses pratiques. Ces bénévoles ont donc pris place au sein du dispositif que les CRIA de la région ont mis en place.

Analyse de la situation d'un point de vue économique

Parmi ce groupe de cinq personnes, une avait déjà tenté de passer le code de la route dans une auto-école, dépensant de l'argent en pure perte à défaut de maîtriser les compétences clés nécessaires. Cette situation n'est pas un cas isolé, de nombreuses personnes en situation d'illettrisme s'inscrivent ainsi en auto-école en vain, d'une part parce qu'elles ne mesurent pas les difficultés auxquelles elles vont être confrontées, d'autre part parce qu'il n'existe pas d'autre alternative en dehors d'une grande ville.

De la même façon, les collectivités territoriales peuvent dépenser des sommes importantes en pure perte dans les dispositifs d'aide financière au permis, comme ceux de Pôle Emploi ou du Conseil Départemental dans des dispositifs liés au RSA (Revenu de Solidarité Active). Dans une majorité des cas, ces dispositifs donnent un coup de pouce financier qui permet à la personne d'aller vers le permis de conduire, mais quand il s'agit d'une personne ne maîtrisant pas les compétences clés, cette aide financière ne suffit pas, car la difficulté de la personne à obtenir son permis n'est pas que financière.

La prise de conscience du manque d'adaptation de l'aide apportée, et du gâchis financier que cela implique, a conduit ces financeurs à solliciter les CRIA pour compléter le dispositif pour les personnes en situation d'illettrisme notamment.



2. PROPOSER UN BILAN DES COMPETENCES CLES DE LA MOBILITE

Les CRIA (Centres de Ressources Illettrisme et Analphabétisme) de la Région Centre Val de Loire ont la particularité d'être des structures départementales. Ceci leur permet de projeter leur action dans

chaque canton de la région de manière réactive par rapport aux sollicitations des prescripteurs. Les CRIA ont entre autre une grande expérience dans la conduite des bilans des compétences clés qu'ils réalisent sur l'ensemble du territoire tant urbain que rural de la Région. C'est donc naturellement que les financeurs des dispositifs d'aide au financement du permis de conduire se sont tournés vers les CRIA pour travailler en partenariat et participer à l'orientation de la personne pour élaborer un projet mobilité.

Par exemple, dans le Loir-et-Cher, le Conseil Départemental a mis en place une aide au financement du permis pour les bénéficiaires du RSA. Le CRIA 41 a été sollicité pour réaliser un bilan des compétences clés de la mobilité pour chaque bénéficiaire du RSA qui sollicite ce dispositif de financement. Les autres CRIA peuvent obtenir ce type de sollicitation par Pôle Emploi. De ce fait ils ont élaboré un bilan des compétences clés de la mobilité pour répondre à ces demandes spécifiquement liées au permis de conduire.



Parallèlement à ces bilans spécialisés sur les questions de mobilité, certains CRIA ont inclus dans leurs bilans des compétences clés, plus généralistes, un volet « mobilité » pour prendre davantage en compte cette dimension dans l'analyse des besoins de la personne et dans son orientation vers un dispositif de formation et de financement de cette formation

Mesurer les compétences clé de la mobilité. Une démarche de positionnement

Un consensus existe entre les membres du groupe de travail pour dire l'importance que revêt le positionnement dans la mise en place d'une formation centrée sur les compétences clés du permis de conduire ou de la mobilité de manière plus générale. Ce positionnement a pour but de cibler les compétences maîtrisées ou à acquérir pour mettre en œuvre un projet mobilité.

Le positionnement oui, mais pour quoi faire ?

Si ce positionnement se fait toujours au service de l'apprenant, il se fait à partir d'un certain angle, qu'on pourrait résumer par la question : « Pour quoi faisons-nous des positionnements ? » Trois angles se dégagent des pratiques :

- **Le positionnement au service du dispositif.** Il a alors pour objectif d'orienter l'apprenant dans le bon organisme et/ou de définir si sa situation correspond aux critères de financement de la formation ;
- **Le positionnement au service de la formation.** Il situe le niveau de l'apprenant et permet aux formateurs de mesurer les besoins de l'apprenant ;
- **Le positionnement au service de l'apprentissage.** Il permet à l'apprenant de voir l'écart entre sa situation et son projet et de prendre une part active à l'élaboration de son projet de formation.

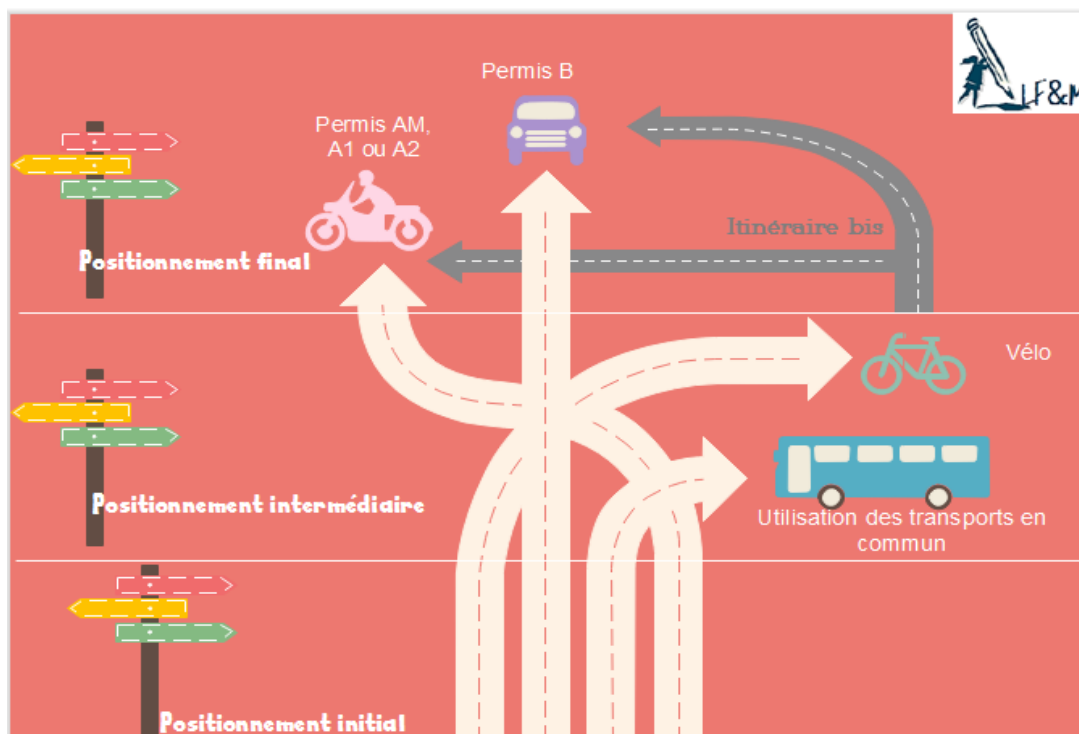
Le positionnement oui, mais quand ?

Classiquement en formation, le positionnement se situe en début de formation, il sert à faire un état des lieux des compétences de la personne et à définir avec elle un parcours pour développer ses compétences dans la direction d'un projet qu'elle a élaboré (projet professionnel, projet mobilité...).

A côté de ce concept de positionnement, il y a celui d'évaluation. Les dispositifs de formation partagent aujourd'hui une vision commune d'une évaluation en trois temps : initiale, formative (tout au long du déroulement de la formation) et sommative (à la fin de la formation, pour l'attribution d'un certificat, diplôme, attestation...)

Repenser le triptyque « évaluation initiale, formative et sommative » en un nouveau triptyque « Positionnement initial, formatif et final » qui permettrait d'interroger le niveau de compétence, le parcours et l'orientation à chaque étape de la formation.

Le positionnement correspondrait alors à l'évaluation initiale, mais elle est plus que cela, elle est à la fois évaluation et profilage d'un parcours. Il pourrait alors être intéressant de repenser ce triptyque évaluation initiale, formative et sommative en un nouveau triptyque de trois positionnements, comme le montre la figure ci-dessous :



- Le positionnement initial, indique le niveau de début et trace un parcours de formation vers la mobilité (préparation à un permis, formation à l'utilisation des transports en commun ou du vélo) ;
- Les positionnements intermédiaires indiquent l'évolution des compétences acquises et à acquérir. Ils permettent aussi de réévaluer et de réorienter le projet de la personne, qui n'est pas figé dans le temps, et de redéfinir un parcours mobilité (« itinéraire bis ») ;
- Le positionnement final cherche à voir si l'écart entre le projet mobilité et le niveau de compétence est suffisamment comblé. Il propose également à la personne de rester dans une dynamique en cherchant quels nouveaux possibles sont ouverts et quels nouveaux projets ont émergé ou changé (projet professionnel, projet de formation...).

Quelles pratiques de positionnement dans la Région ?

Le positionnement initial

Deux organismes pratiquent ce positionnement : les CRIA et Wimoov.

Wimoov propose un Bilan des Compétences Mobilité qui se déroule sous la forme d'un entretien individuel avec des mises en situation et des tests. Il a pour objectif :

- de comprendre la situation de la personne ;
- de mesurer sa connaissance et ses pratiques relatives aux déplacements ;
- d'identifier précisément ses besoins de mobilité ;
- de définir les solutions de mobilité en lien avec son projet personnel et/ou professionnel ;
- d'orienter la personne vers le service ou les services qui permettront de répondre à sa situation.

Les CRIA ont deux types de pratiques par rapport au positionnement mobilité.

La première consiste en un positionnement spécifiquement focalisé sur la mobilité. Celui-ci partage certains objectifs similaires à Wimoov, mais en se focalisant sur les compétences clés, qui sont le cœur de métier des CRIA.

Il s'agit :

- de comprendre la situation de la personne ;
- de mesurer sa connaissance et ses pratiques relatives aux déplacements ;
- d'identifier précisément son projet de mobilité ;
- de faire un état des lieux des compétences clés acquises par la personne et de l'écart potentiel existant entre ces compétences acquises et celles nécessaires à la mise en œuvre de son projet mobilité ;
- d'orienter la personne vers le service ou les services qui permettront de répondre à sa situation.

Une autre pratique dans les CRIA, qui n'est pas focalisée sur le permis de conduire, inclut dans un positionnement plus général une partie sur les compétences clés de la mobilité. Dans ce cas, le projet de la personne n'est pas un projet de mobilité à proprement parler, mais un projet professionnel ou de formation. Cependant, la mobilité reste une composante essentielle de ce projet (par exemple, si la personne désire faire de l'aide à domicile et entrer en formation d'AVS, l'exercice du métier impose la capacité à se déplacer d'un domicile à l'autre), le CRIA va donc faire un état des lieux des compétences clés de la mobilité acquises par la personne et de l'écart potentiel existant entre ces compétences acquises et celles nécessaires à la mise en œuvre de son projet professionnel ou autre.

Le positionnement intermédiaire

Ceux-ci sont réalisés presque exclusivement par les organismes de formation ou d'accompagnement à la mobilité. Comme nous l'avons déjà mentionné, l'objectif de ce positionnement est de mesurer l'acquisition de nouvelles compétences (ou au contraire leur non-acquisition), d'adapter en conséquence les contenus de formation ou les modalités de l'accompagnement, et de confirmer ou de faire évoluer le projet mobilité.

Ce positionnement est échelonné sur la durée de la formation et consiste en plusieurs évaluations, à partir de séries du code de la route (des séries d'entraînement), suivies d'une analyse des erreurs des apprenants et d'échanges réguliers entre formateurs et apprenants.

Il est possible que ce positionnement modifie considérablement le projet mobilité de la personne. Par exemple, une personne a sollicité un organisme pour le permis de conduire. Le positionnement initial met en avant qu'il faut commencer par un autre moyen de transport pour développer le repérage dans l'espace, le vélo. Au bout d'un certain temps la personne redéfinit son parcours de formation parce qu'elle se rend compte que, compte-tenu de ses besoins de mobilité en contexte urbain, le vélo est plus avantageux que ne le serait la voiture.

Le positionnement final

Il n'existe pas vraiment d'épreuves de sortie des organismes de formation ou d'accompagnement, ni de certification des compétences clés de la mobilité. La véritable évaluation sommative est l'épreuve de code de la route puis celle de conduite.

Concrètement la sortie de formation se fait en fonction des résultats du positionnement intermédiaire, quand l'apprenant est parvenu à un niveau de compétence lui permettant de faire suffisamment peu de fautes lors des séries d'entraînement du code de la route.

Synthèse de ces questions

Le tableau ci-dessous synthétise quels sont, dans les pratiques des membres du groupe de travail, les objectifs fixés aux positionnements en fonction de la cible (dispositif, formation ou apprentissage) et du moment de ce positionnement dans la formation.

Cible / Moment	Dispositif	Formation	Apprentissage
Initial	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Identifier la source des problèmes de mobilité ➤ Trouver un financement ➤ Entrer en auto-école sociale ➤ S'assurer qu'il répond aux critères du dispositif 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Orienter vers une formation (atelier-visa mobilité, mob d'emploi) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tester la faisabilité du projet et de la motivation ➤ Définir les priorités ➤ Aide à la confiance en soi
Intermédiaire	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Possibilité de réorientation ➤ Voir l'aptitude à passer l'épreuve 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Répondre aux difficultés particulières 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réévaluer son projet mobilité
Finale	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Permettre l'entrée dans le dispositif permis de conduire 		

Ce tableau permet de montrer que ces positionnements se font avant tout dans une logique de dispositif, mais qu'il existe néanmoins des incidences sur les pratiques de formation et d'apprentissage.

Le positionnement des compétences clés

Le positionnement doit permettre à la personne de définir les moyens d'un projet mobilité en nommant et vérifiant la viabilité de ce dernier et en mesurant l'écart entre les compétences nécessaires et les compétences acquises. Nous avons identifié précédemment les compétences clés de la mobilité, et plus spécifiquement du code de la route. Nous observons maintenant quelles pratiques ont cours pour mesurer les niveaux de compétences atteints pour chacune de ces compétences.

C1	Compétences	Méthodes de mesure de l'acquisition de la compétence
Les compétences de communication	1.1 S'approprier la langue spécialisée du code	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Passation de séries d'entraînement au code et analyse des erreurs avec l'apprenant. ➤ Test écrits
	1.2 Comprendre un écrit	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Test de compréhension écrite
	1.3 Comprendre un document sonore	Cette compétence n'est pas testée en positionnement dans le groupe
	1.4 Participer à une interaction orale	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entretien
	1.5 Lire un plan	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mise en situation
	1.6 Associer un symbole avec un sens	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Reconnaissance de panneaux lors de l'entretien ou dans un test écrit ➤ Distinguer les pictogrammes du code de la route des autres.
	Expression écrite	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Production de texte ➤ Formulaire d'inscription

C2		Compétences	Méthodes de mesure de l'acquisition de la compétence
Les compétences extralinguistiques	2.1	Se repérer dans l'espace	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Calcul de distance ➤ Test écrit de géométrie ➤ Test écrit ou oral sur la notion de pair/impair
	2.2	Mobiliser son attention	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Observation des difficultés de concentration lors de l'entretien ➤ Epreuve de simulation de conduite ➤ L'apprenant doit guider oralement le conducteur pour lui dire quand tourner, à quels obstacles faire attention...
	2.3	Savoir observer et comparer	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Description orale d'une photo ou d'une image ➤ Questionnement à l'oral sur le contenu d'une image ➤ Passation de séries d'entraînement au code et analyse des erreurs avec l'apprenant. ➤ Entretien d'explicitation avec l'apprenant (portant sur des questions de code ou sur une expérience/simulation de déplacement)
	2.4	Maîtriser le développement logique et chronologique	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Conversion d'unités de temps ➤ Observation de la ponctualité ➤ Tests écrits ➤ Demande d'évaluation de durées à l'oral (combien de temps faut-il à peu près pour faire 2km à pied ?) ➤ Questions du code de la route ciblées sur les questions de vitesse et de repérage temporel.
	2.5	Gérer son budget mobilité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entretien ➤ Résolution à l'écrit ou à l'oral de situations problèmes impliquant l'utilisation de multiplications et de divisions ➤ Mise en situation ou simulation d'achat.
		Connaissance du code	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Passation de série du code
C3		Compétences	Méthodes de mesure de l'acquisition de la compétence
Les compétences digitales	3.1	Utiliser une borne d'achat de billets de transport	Cette compétence n'est pas testée en positionnement dans le groupe
	3.2	Préparer son déplacement sur Internet	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Questions lors de l'entretien ➤ Mise en situation
	3.3	S'inscrire en ligne	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Questions lors de l'entretien
	3.4	Utiliser un GPS	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Questions lors de l'entretien
	3.5	Utiliser les boîtiers réponses lors de l'examen du code	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Questions lors de l'entretien ➤ Mise en situation
C4		Compétences	Méthodes de mesure de l'acquisition de la compétence
Apprendre	4.1	Planifier et définir son projet	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Questions lors de l'entretien
	4.2	Faire des liens entre ce qui est appris (ou à apprendre) et son expérience	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Questions lors de l'entretien ➤ Demande d'explicitation de l'expérience

Créer un outil de positionnement mobilité

En ayant identifié les compétences clés de la mobilité et les méthodes pour mesurer de leur acquisition, il est désormais possible de concevoir des outils de positionnement de ces compétences clés de la mobilité.

Deux types d'outils sont utilisés dans la région, répondant aux deux situations principales des positionnements mobilité : le premier s'adressera à des personnes en demande spécifique d'entrer dans un dispositif d'aide à la mobilité, le second à des personnes dont la demande ne porte pas sur la mobilité (projet professionnel, projet de formation...) mais pour qui la question de l'autonomie et des capacités de déplacement doit être évaluée en référence à leur projet.

Ce qui va se traduire concrètement par un outil de positionnement des compétences clés du code de la route, spécifique à la mobilité, et un outil de positionnement mobilité à intégrer à l'intérieur d'un positionnement autre.

L'outil de positionnement « mobilité »

A intégrer dans un positionnement plus généraliste

1. Entretien

- Quels déplacements avez-vous besoin de faire régulièrement ?
- Comment les faites-vous ?
- Quels nouveaux déplacements aimeriez-vous faire ?
- Dans votre recherche d'emploi (si c'est le cas) vous considérez-vous suffisamment mobile ?

2. Simulation

- Donner un plan et horaires de bus de la ville où il réside, idem pour une autre ville, un billet de train et les horaires de train.
- « Vous avez rendez-vous demain à 11h30 dans cette ville.
 1. Comment y allez-vous ?
 2. A quelle heure devez-vous partir ? A quelle heure prenez-vous le bus ?
 3. Combien va vous coûter ce voyage ?
 4. Ecrivez un email pour confirmer votre heure d'arrivée.
- Entretien d'explicitation à partir de ses réponses

L'outil de positionnement « code de la route »

1. Entretien autour du permis de conduire
 - Pourquoi voulez-vous passer le permis de conduire ?
 - Pourquoi voulez-vous le faire maintenant ? Pourquoi ne l'avez-vous pas fait plus tôt ?
 - Pensez-vous pouvoir acheter un véhicule une fois le permis obtenu ?
 - Savez-vous comment se passe la formation au code de la route, puis à la conduite ?
 - Quelles sont vos difficultés ?
2. Remplir un formulaire en trois parties :
 - Dans la première partie, il s'agit d'un formulaire administratif classique (nom, prénom, adresse, téléphone, courriel...)
 - La deuxième partie pose une question à laquelle il doit répondre par écrit : « A quoi vous servira votre permis de conduire si vous parvenez à l'obtenir ? »
 - Enfin le formulaire s'achève par des questions fermées ou à réponse courte :
 - a) Utilisez-vous un GPS, ou la fonction GPS de votre smartphone ?
 - b) Comment préparez-vous votre itinéraire quand vous devez vous rendre à un rendez-vous ?
 - c) Utilisez-vous Internet pour vos déplacements ? Pour acheter des produits en ligne ?
3. Présentation d'un éventail de panneaux.
 - Quels panneaux avez-vous déjà rencontrés et, à votre avis, quels panneaux n'existent pas ?
 - Quels panneaux appartiennent au code de la route ?
 - Quels panneaux signalent un danger, disent de « faire attention » à quelque chose ?
 - Quels panneaux signalent une interdiction ?
 - Quels panneaux signalent une obligation ?
4. Visionner une vidéo du code de la route. Fixer l'image sur l'arrivée à un carrefour :
 - Quelle voiture est à la gauche de la voiture bleue (ou autre selon les couleurs des voitures à l'écran), à droite ?
 - Qui peut passer en premier et pourquoi ?
 - Laisser finir la vidéo pour voir la réponse.
5. Présenter une photo montrant un danger (par exemple un ballon sur la route)
 - Vous êtes au volant de la voiture, à quoi devez-vous faire attention ?
6. Remettre un plan
 - Lui donner des indications qu'il doit suivre
 - Inverser les rôles
7. Présenter une photo du code où le conducteur arrive à une intersection
 - Où êtes-vous sur la photo ?
 - A quelle distance êtes-vous, à peu près, de la ligne ou du panneau ?
8. Reprise de l'entretien
 - A votre avis, quelles dépenses génèrent le fait d'avoir une voiture ?
 - Votre assurance coûte 60€ par trimestre. Combien payez-vous par an ?
9. Donner un horaire de train ou de bus.
 - Combien de temps faut-il pour aller de X à Y ?
 - Si vous ratez le bus de 8h17, combien de temps devrez-vous attendre pour le suivant ?



3. LA COORDINATION DES RESEAUX DE BENEVOLES

Ces bilans des compétences clés de la mobilité seront efficaces s'il existe face aux besoins identifiés une offre de formation adaptée. Nous l'avons déjà dit, dans le secteur rural, les associations de bénévoles sont les principales intervenantes pour donner ces formations. Pour que le dispositif soit efficace, il convient donc de créer sur chaque département un pôle de bénévoles formé et outillé sur la question des compétences clés de la mobilité.

Les CRIA des quatre départements les plus ruraux de la région (l'Eure-et-Loir, le Loir-et-Cher, l'Indre et le Cher) se sont associés pour mutualiser leurs efforts en ce sens, avec le soutien du GIP Alfa Centre. Dans chacun de ces départements, une formation a été dispensée sur deux jours pour les formateurs bénévoles ou salariés, sur la question des compétences clés du code de la route. La première journée de ces formations était centrée sur des apports théoriques et méthodologiques, la seconde journée sur la création, en petits groupes de travail, de séquences pédagogiques « clé en main » sur un thème du code de la route. Les travaux ont été répartis de façon à ce que l'ensemble des thématiques du code soit abordé en mutualisant le travail des formateurs des quatre départements.



Ces séquences « clé en main » ont été complétées par des travaux de LF&M, le prestataire de la formation, comprenant un référentiel des compétences clés de la mobilité, un outil de positionnement, un syllabus de formation (c'est-à-dire le descriptif des contenus de formation) et un guide du formateur. En outre d'autres travaux disponibles en ligne sont ajoutés pour les formateurs qui souhaiteraient approfondir encore le sujet et trouver de nouvelles idées. L'ensemble de ces documents est rassemblé sous la forme d'une « mallette mobilité ».

La formation des formateurs

Difficultés et principes d'une formation « compétences clés du code de la route. »

Au début de la formation, les formateurs font la liste des difficultés que posent une formation aux compétences clés du code de la route.

Ces difficultés se divisent en deux catégories principales : difficultés pour l'apprenant, difficultés pour le formateur.

Difficultés pour l'apprenant

- Le vocabulaire du code
- La syntaxe du code
- La lecture du manuel ou des cours de code
- Manque de concentration
- Problèmes d'attention
- Difficultés de mémorisation
- Les mathématiques du code
- La logique particulière du code
- Une somme de connaissances importante à engranger

Difficultés pour le formateur

- Gérer des groupes hétérogènes
- Trouver sa place : ni prof de français, ni moniteur de code de la route

Ensuite le groupe a défini trois principes fondamentaux pour la formation aux compétences clés du code de la route :

- **travailler à partir des manuels de code.** Chacun a fait l'expérience qu'il est nécessaire de travailler chez soi entre les séances de code, à l'aide de son manuel de code, pour l'apprendre de manière plus efficace. De ce fait, il convient de donner les moyens aux apprenants de devenir relativement autonomes dans l'utilisation de ce manuel.
- **Donner la même importance aux compétences linguistiques qu'aux compétences de repérage dans l'espace, à l'observation et au développement de l'attention.**
D'autant plus que l'insécurité linguistique, ou l'insécurité par rapport au monde de l'écrit produit naturellement un déficit d'attention sur l'image et un surinvestissement de la question écrite au détriment de la photo. Or si la compréhension des questions est nécessaire pour réussir l'épreuve du code, l'observation attentive des diapositives l'est tout autant.
- **Se partager les tâches entre le formateur en compétences clés et l'auto-école.**
Les domaines d'expertise sont distincts, et il convient de respecter cette distinction pour que chacun contribue au mieux à l'accompagnement de l'apprenant. Donc le développement de la connaissance du code de la route, doit demeurer à la charge de l'auto-école, en revanche, la maîtrise de la langue, de la lecture, des maths, de la logique, de l'orientation dans l'espace, etc. sont la fonction du formateur. Si ce dernier ne traite pas ces compétences, et concentre son intervention sur la connaissance du code de la route, il ne permettra pas à la personne en situation d'illettrisme de réussir.

Comment favoriser un apprentissage des compétences clés.

Les compétences de communication

1. Le vocabulaire du code

Nous pouvons distinguer deux objectifs lexicaux à poursuivre :

- apprendre le vocabulaire du code
- comprendre les relations entre les mots (synonymes, contraires, catégories...)

2. La syntaxe du code

La syntaxe est ce qui permet de donner du sens à une phrase. Travailler la syntaxe relève d'un double enjeu :

- faire le lien entre les mots qui composent la phrase
- comprendre la modalité de la phrase (affirmatif, négatif, interrogatif, obligatoire, facultatif, autorisé...)

Ce niveau de compréhension est essentiel pour parvenir à comprendre dans le détail les questions des épreuves de code.

3. La compréhension écrite

Ce niveau de compréhension correspond à l'objectif de rendre l'apprenant plus autonome par rapport à son manuel de code de la route. L'apprenant va apprendre à comprendre le sens global du texte, et à ne pas se fixer sur une compréhension mot à mot.

Le développement de cette compétence de compréhension écrite se fait en 3 phases :

- a) Préparation et contextualisation de la lecture. Répondre à la question pourquoi je lis ?
 - ✓ Pour comprendre la règle ?
 - ✓ Pour payer une amende ?
 - ✓ Pour m'informer ?
- b) Compréhension globale. Répondre aux questions sur Qui ? Quoi ? Où ? Comment ?...
- c) Compréhension détaillée, recherche de détails dans le texte.

Les compétences extralinguistiques

Pour rendre compte de cette partie de la formation, nous reproduisons en annexe⁴ les pages du syllabus de la mallette mobilité qui présente la liste des compétences clés dans les trois domaines : mathématiques, repérage dans l'espace, observation.

Ces contenus ont été classés en trois niveaux pour pouvoir définir une progression dans la formation.

La partie méthodologique de la formation de formateurs s'achève par la création de séquences clés en main. La méthode pour créer ces séquences repose sur 7 étapes.

La mallette mobilité

Pour pérenniser les bienfaits de la formation, et diffuser les nouvelles pratiques auprès d'autres formateurs, il convient de créer des outils pédagogiques diffusables dans la région. Ces outils sont rassemblés dans une mallette constituée par le CRIA 41 grâce à un financement de la Fondation Norauto.

Méthode de construction de séquences pédagogique

« Les compétences clés du code de la route »

1. Choisir un thème du code de la route
2. Choisir une leçon dans un manuel de code
3. Repérer un point de syntaxe pertinent
4. Y a-t-il un concept mathématique lié à cette thématique ?
5. La leçon est-elle propice à un travail sur l'orientation ?
6. Sélectionner des photos en lien avec le thème.
7. Créer les activités
 - a) Lexicales
 - b) Syntaxiques
 - c) De compréhension écrite
 - d) Mathématiques (si un concept a été repéré)
 - e) D'orientation (si la leçon s'y prête)
 - f) D'observation à partir des photos.

Celle-ci contient :

- ✓ les séquences clés en main créées par les formateurs bénévoles et salariés des 4 départements ;
- ✓ un référentiel des compétences clés de la mobilité⁵ ;
- ✓ un syllabus des contenus d'une formation « Compétences clés du code de la route »⁶ ;
- En parlant du code : témoignages de quelques pratiques pour favoriser l'obtention du Code de la Route avec des publics relevant de la formation de base. Disponible à l'adresse http://www.cri-aquitaine.org/fileadmin/user_upload/mediatheque/Nos_publications/Code_de_la_route/en_parlant_du_code.pdf
- Compétences clés & activités logico-mathématiques (avec la participation de Bernadette Hess), Disponible à l'adresse http://static.blog4ever.com/2009/04/312857/code-de-la-route-et-activites_logico_maths.pdf
- DE FERRARI Mariela et NASSIRI Marie-Claire (2009) *Développer les compétences clés pour obtenir le code de la route*, disponible à l'adresse http://www.iptr.fr/uploads/EIR/Productions/COMPETENCES_CLES_Code_de_la_route.pdf
- ✓ un guide du formateur ;
- ✓ un DVD contenant des exercices d'observation à partir d'images du code de la route ;
- ✓ divers documents de la sécurité routière ou des municipalités pouvant servir de supports de formation.

Cette mallette est vendue par le CRIA 41 à un tarif lui permettant de reconstituer le stock de mallettes au fur et à mesure de sa vente. Nous donnons en annexe des passages de cette mallette qui permettent d'en montrer l'esprit et sont utilisables en tant que tel, sans avoir à disposition le reste de l'outil.

⁴ Voir annexe 2

⁵ Voir annexe 3

⁶ Voir annexe 4

PRISE DE RECUL SUR CES PRATIQUES

Ce « kit pratique » avait pour objectif de montrer les nombreux défis qui se posent pour accompagner les personnes en situation d'illettrisme dans un projet « mobilité » et comment les acteurs de la Région Centre Val de Loire se sont mobilisés pour y répondre.

➤ Les questions concrètes de la formation aux compétences clés de la mobilité ?

Nous avons montré à travers ce qui a été mis en place dans la région que les questions et difficultés pouvaient être classées en deux catégories :



Celles relatives à l'ingénierie de formation (comment gérer une affluence trop importante ? Comment mettre en place des dispositifs qui prennent en compte l'éparpillement des besoins en zone rurale ? Quels partenariats nouer ?...)



Celles relatives à l'ingénierie pédagogique (Comment articuler un travail sur les compétences clés et une préformation au code de la route ? Comment organiser son cours avec un public très hétérogène ?...)

Ce qui a été mis en place dans la Région Centre, tant en zone urbaine, comme l'a montré l'exemple de Tours, qu'en zone rurale, est certainement transférable dans d'autres régions. Mais pour ce faire il faut se positionner par rapport à une question qui résume à elle seule toutes les autres : « existe-t-il dans la région un acteur suffisamment fédérateur et compétent pour organiser, soutenir et coordonner les dispositifs qui se mettent en place ? » Pour la Région Centre, les CRIA ont pu assumer cette place, ils avaient les compétences leur permettant d'assurer ces deux formes d'ingénierie, comme le montre le schéma ci-dessous :

**Ingénierie
pédagogique**

- Formation de formateur ;
- Création de la mallette mobilité
- Mise à disposition de matériel pédagogique.

**Ingénierie de
formation**

- Intégration des bilans de compétences de base comme point d'ancrage du parcours de formation de la personne en situation d'illettrisme ;
- Mise en lien des acteurs, notamment à une échelle interdépartementale.



Les conditions de réussite

La priorité donnée aux positionnements initiaux dans tous les dispositifs

Que ce soit un dispositif de financement du permis (dans le cadre du RSA ou de l'assurance chômage), d'auto-école solidaire ou d'entrée en formation « compétence-clé du code de la route », le positionnement s'est montré à chaque fois la pierre angulaire de ces dispositifs.

Dans le dispositif en milieu urbain, présenté précédemment, la naissance de la plate-forme *Wimoov* et la mise en place des bilans des compétences de mobilité, a permis de fluidifier le système d'accompagnement des personnes en difficulté avec ces compétences clés, de les orienter convenablement et de donner aux acteurs qui interviennent en aval, des informations précieuses pour bien préparer l'entrée en formation.

De même, pour le dispositif rural, la lecture de ce kit donne plus à voir l'animation du réseau de bénévoles, leur formation et la création de la mallette mobilité, mais il ne faut pas négliger qu'en amont de tout cela, il y a des positionnements qui permettent de faire entrer les candidats dans un projet de formation, et de les mettre en lien avec ces réseaux de bénévoles...

Une prise en compte de la mobilité au sens large

Un dispositif ne prenant en compte que les permis de conduire, laisse de côté toutes les personnes qui n'ont pas les compétences de repérage dans l'espace suffisantes pour s'engager dans cette démarche, ainsi que celles qui n'ont pas les ressources financières suffisantes pour acquérir une automobile, l'assurer et l'entretenir.

L'exemple du dispositif de la ville de Tours, associant la plate-forme *Wimoov*, l'auto-école solidaire, le service de mise à disposition de véhicules (notamment les vélos électriques, ou scooter) et l'association de « vélo-code », montre que de ne pas se focaliser sur le code de la route, mais sur la mobilité dans son ensemble, permet de proposer une gamme de réponses beaucoup plus adaptées et personnalisables.

La capacité de projection géographique dans le rural

Pour le dispositif d'accompagnement en zone rurale, la capacité de projection géographique des acteurs est vraiment la clé de la réussite compte-tenu de la dispersion et de la faible mobilité des personnes nécessitant cet accompagnement.

Cette capacité de projection concerne deux volets : les bilans de compétences et les réseaux de bénévoles.

Ne pas se focaliser sur le code de la route, mais sur la mobilité dans son ensemble, permet de proposer une gamme de réponses plus adaptées



Les bilans de compétence.

L'organisme en charge de ces bilans doit être en lien avec des prescripteurs, sensibilisés à la question de l'illettrisme, sur l'ensemble du territoire qu'il couvre. Ces prescripteurs sont les plus à même d'être l'interlocuteur des personnes ayant des difficultés pour leur insertion professionnelle ou dans l'exercice de leur parentalité, pour suivre une formation..., dues à une faible mobilité. Ce peut donc être les conseillers pôle emploi, les agences d'intérim, les assistants de service social du secteur, les personnels des mairies... Pour réussir à entendre le besoin de ces personnes les plus éloignées des agglomérations, il ne faut pas se limiter aux interlocuteurs classiques liés à la recherche d'emploi, mais identifier et sensibiliser les personnes ressources de la zone rurale.

Ensuite l'organisme doit lui aussi pouvoir se déplacer en zone rurale et avoir un contact avec les municipalités pour avoir des locaux mis à disposition. Si la personne faiblement mobile doit d'abord se déplacer dans la grande ville la plus proche de son domicile, pour faire un bilan dont il ne comprend peut-être pas encore en quoi ce bilan peut l'intéresser, il y a une certaine probabilité qu'il ne se déplace pas.

Les réseaux de bénévoles

D'un point de vue régional, il peut nous sembler que la communauté de communes est un échelon suffisamment proche des personnes et permet de quadriller le territoire d'une manière très fine. Pourtant, l'exemple du Val Drouette a montré que même cette échelle de la communauté de communes pouvait se montrer trop grande pour les bénéficiaires.

La créativité des réseaux de bénévoles est alors sollicitée pour trouver des solutions pour pallier cette faible mobilité (déplacement dans les communes des formateurs, recherche de bénévoles dans les communes où il y a des besoins, organisation de co-voiturage...)

La mise en place d'un régulateur

Dans les deux pratiques mises en avant par le site, la présence d'un régulateur du dispositif, reconnu par tous les autres intervenants est l'une des conditions de la réussite.

Dans la ville de Tours, la plate-forme *Wimoov*, en binôme avec l'agent de médiation de *Mobilité Emploi 37*, jouent ce rôle. Les prescripteurs, le CRIA 37, les organismes de formation reconnaissent leur expertise dans le domaine de la mobilité, acceptent le fonctionnement choisi et y prennent pleinement leur place.

Dans les quatre départements qui ont travaillé de concert pour mettre en place ce dispositif, les quatre CRIA ont eu ce rôle de pilotes, et le CRIA 41 a coordonné tout le travail pour la création de la mallette (saisie informatique des séquences créées par les bénévoles, recherche de financements, mise en forme et élaboration de la mallette, commercialisation).

Ce kit ne présente que les pratiques ayant réussi, mais nous aurions aussi pu montrer l'exemple de l'échec de la mise en place d'un atelier « Code de la route » pour les personnes en situation d'illettrisme et des publics FLE dans une ville, dans un partenariat avec une auto-école, une association, et financé par une collectivité locale.



Le projet a échoué car chacun des trois partenaires souhaitait garder le contrôle plein et entier du dispositif :

- l'auto-école voulait un fonctionnement où le moniteur repère les besoins parmi ses élèves et les oriente vers l'atelier, refusant que des personnes non-inscrites à l'auto-école participent à cet atelier qui devait se dérouler dans ses locaux, avec son matériel ;
- l'association voulait que cet atelier soit proposé à l'ensemble des personnes qui s'adressaient à elle pour passer le code de la route et qui avaient des difficultés avec les compétences de base ;
- la municipalité voulait que les admissions à ce dispositif passent par le CCAS ou l'adjointe aux affaires sociales de la mairie, puisque le financement était assuré par le CCAS.

La lutte pour prendre le pouvoir du dispositif et l'incapacité de déterminer qui serait le régulateur du dispositif a conduit le projet à l'échec : l'atelier n'a jamais vu le jour.

Un tissu de partenaires



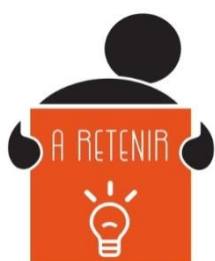
Enfin, la dernière condition qui permet à ce type de dispositif de se mettre en place et de fonctionner, est de créer les partenariats qui le rendront possible. Que l'on parle d'une association, d'un organisme de formation, d'un centre de ressources, d'un financeur ou d'une auto-école, les questions qui se posent à lui sont trop complexes pour qu'on y réponde d'un seul point de vue. Les problèmes qui se posent quand on parle de code de la route et illettrisme relèvent de :

- la didactisation du code de la route (avoir une connaissance suffisante du code de la route pour identifier les compétences clés du code et les organiser) ;
- l'ingénierie de la formation ;
- l'ingénierie pédagogique ;
- le financement du dispositif et du permis pour les publics en difficulté.

Même si chacun dispose d'une gamme de compétences étendue, aucun organisme ne possède les savoir-faire suffisants dans ces quatre domaines. Dans les deux dispositifs que nous avons présentés, le partenariat est la réponse pour accumuler ces compétences, comme le montre le tableau ci-dessous.

Dispositif en zone Urbaine	Dispositif en zone rurale
Spécialistes du code de la route et de la mobilité	
Mobilité d'emploi 37 - Wimoov - Kangouroute	Fondation Norauto - Formateur des formateurs (LF&M)
Spécialistes de l'ingénierie de la formation	
Wimoov - RIA 37	CRIA 28 - CRIA 41 - CRIA 18 - CRIA 36
Spécialistes de l'ingénierie pédagogique	
Les organismes de formation L'auto-école solidaire de Mobilité d'Emploi 37	Les associations de bénévoles Formateur des formateurs (LF&M)
Financements	
Wimoov L'ensemble des prescripteurs	Gip Alfa-Centre - Fondation Norauto CRIA 41 - L'ensemble des prescripteurs

Les points de fragilité et points de vigilance



Chacun des deux dispositifs a des points de fragilité. **Le dispositif en zone urbaine** présente une complexité financière très importante. La liste des financeurs suffit à le montrer. Certains de ces financeurs sont stables et engagés plus ou moins à long terme, d'autres, sont à renouveler tous les ans avec une certaine incertitude sur l'accord de financement et le montant des versements.

Ce dispositif a aussi une faille pour le public en situation d'illettrisme qui est l'absence d'une préformation au code de la route spécifique pour ce public. Les personnes illettrées sont orientées vers une formation déconnectée de ce qui les a poussés à entrer dans le dispositif : « passer le code de la route ». On prend alors le risque d'une démotivation importante. De ce fait, il est important d'être vigilant à maintenir le contact avec ces personnes, en proposant des ateliers ou des rendez-vous qui leur permettent de se maintenir dans une dynamique de formation liée à leur projet mobilité.

Le dispositif en zone rurale présente une autre fragilité : un gros investissement a été réalisé (en temps, en énergie comme en argent), par les CRIA et le Gip-Alfa Centre, pour former tous les bénévoles impliqués dans des cours en lien avec la problématique de la mobilité. Cet investissement va avoir un impact pendant quelques années, mais comment maintenir cette dynamique à terme avec le renouvellement des bénévoles ? La proposition régulière de temps d'échange pédagogique ou d'analyse des pratiques par les centres ressources semble être une bonne solution pour organiser une transmission entre ces bénévoles et maintenir une dynamique sans avoir à refaire tout le parcours de formation.

Documents annexes

- Annexe 1 : les 4 degrés de l'ANLCI
- Annexe 2 : Descriptif des contenus de la mallette mobilité du CRIA 41
- Annexe 3 : Référentiel des compétences clés de la mobilité
- Annexe 4 : Descriptif des contenus de la formation « Compétences clés du code de la route »
- Annexe 5 : Présentation des participants à l'atelier régional du Forum Permanent des Pratiques
- Annexe 6 : Schémas Parcours mobilité

Retrouvez la version interactive de ce kit avec la liste complète des annexes sur le portail www.anlci.gouv.fr. Pour chaque région, un onglet « Forum Permanent des Pratiques » vous propose de retrouver toutes les grandes phases de ce programme de diffusion des bonnes pratiques et tous les documents clés qui y sont associés.

Les ressources sont également accessibles sur demande auprès de l'ANLCI – 04 37 37 16 80.

www.anlci.gouv.fr



UNION EUROPEENNE

Ce projet est cofinancé par
le Fonds social européen
dans le cadre du
programme opérationnel
national « Emploi et
Inclusion » 2014-2020

