

ÉVALUATION

AIDE A LA PREPARATION DU PERMIS DE CONDUIRE

SYNTHESE – Mars 2026

PRÉSENTATION DU DISPOSITIF



OBJECTIFS

La Région Nouvelle-Aquitaine propose aux jeunes en situation de précarité qui s'engagent vers l'insertion professionnelle une aide à la préparation du permis de conduire (APC) pour favoriser leur insertion et leur accès à l'emploi.



PUBLIC CIBLE ET FONCTIONNEMENT

Attribuée sous condition de ressources et réservée aux jeunes de 17 à 25 ans titulaires du baccalauréat ou d'un niveau de qualification inférieur, cette aide, d'un montant de 300€ à 1200€, concerne des jeunes en insertion (suivis par une Mission locale ou jeunes diplômés de la filière professionnelle ou agricole), des jeunes scolarisés en EREA ou des jeunes en service civique.

Le dispositif repose sur un principe de versement progressif en 2 échéances* : le versement d'une avance de trésorerie (400€) en amont du parcours, puis le déclenchement du solde dans un délai maximal de 18 mois, sur justification de l'obtention du code et sur l'engagement dans un parcours de préparation du permis.

L'ÉVALUATION : POURQUOI ET COMMENT ?

LES OBJECTIFS DE L'ÉVALUATION

Conduite sur l'année 2025, l'évaluation vise à mieux connaître le profil et la géographie des bénéficiaires, étudier l'impact de l'aide régionale sur la situation des jeunes et identifier les axes d'amélioration possibles.

LA MÉTHODE

LE CHAMP



Période étudiée :
Analyse quantitative portant sur les 4 dernières campagnes :
2021/2022,
2022/2023,
2023/2024,
2024/2025



LES QUESTIONS CLÉS

- Quel est le profil des bénéficiaires du dispositif ?
- Quelle est la couverture territoriale du dispositif ?
- Dans quelle mesure le dispositif favorise-t-il l'accès au permis et l'insertion socioprofessionnelle ?
- Quels sont les effets, les limites et les axes d'amélioration du dispositif ?



LES OUTILS DE COLLECTE DES DONNÉES

- Analyse des données de suivi du dispositif (extraction MDNA)
- 13 entretiens auprès de structures intervenant auprès des jeunes
- Enquête par questionnaire auprès des jeunes ayant bénéficié du dispositif APC ces 4 dernières années (2100 répondants)
- Revue de littérature

* L'aide est versée en un seul versement lorsque le montant de l'aide attribuée est inférieur à 400 euros ou si l'aide intervient a posteriori, dans les mois suivant l'obtention du permis.



LA PERTINENCE D'UNE POLITIQUE PUBLIQUE DE SOUTIEN À L'ACCÈS AU PERMIS POUR LES JEUNES EN INSERTION

- La littérature scientifique montre que **l'absence de permis joue fortement sur la mobilité des personnes et leurs parcours de vie** : fréquentation réduite de l'espace environnant, moindre valorisation des diplômes sur le marché du travail, sortie plus tardive du foyer familial, chômage plus important. Pour les jeunes en difficulté d'insertion, l'enjeu de l'aptitude à la mobilité est amplifié en raison de l'obstacle financier, de la difficulté intrinsèque de l'épreuve pour des jeunes en difficulté d'apprentissage et du fait que les emplois nécessitant la mobilité sont surreprésentés dans les professions accessibles aux travailleurs les moins qualifiés.
- L'enquête réalisée auprès des jeunes ayant bénéficié du dispositif APC confirme le rôle central de la mobilité. **Près de 8 jeunes sur 10 déclarent avoir besoin d'un véhicule motorisé pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études et 70 % des jeunes disent avoir besoin du permis pour exercer leur activité professionnelle.**
- La majorité des jeunes interrogés ne parviennent pas à répondre à leurs besoins de mobilité. Si l'on exclut les jeunes titulaires du permis lors de l'enquête, **56% des jeunes déclarent se déplacer difficilement ou très difficilement. Les difficultés de mobilité déclarées sont plus fréquentes dans le rural et dans certains départements (Landes, Corrèze).**

EN MOYENNE, 5 200 JEUNES BÉNÉFICIENT DU DISPOSITIF CHAQUE ANNÉE

- **Sur l'ensemble de la période d'analyse (4 campagnes), près de 18,2 millions d'euros ont été versés au profit de 21 000 bénéficiaires.** Le nombre de bénéficiaires est en baisse (-25% sur la période), en raison d'une baisse du budget alloué au dispositif et de la mise en place de mesures de sécurisation des parcours à partir de 2023.
- On observe une sous-représentation des hommes dans le dispositif ; ils représentent 51% des bénéficiaires, soit une proportion inférieure à celle observée dans la population éligible (approchée au travers de plusieurs groupes de comparaison, comme les jeunes non scolarisés).

UN DISPOSITIF ORIENTÉ VERS LES JEUNES ISSUS DE TERRITOIRES RURAUX

- **43 % des jeunes non scolarisés de la région résident dans une commune rurale. Pour les jeunes ayant bénéficié de l'aide régionale, la part de jeunes ruraux est de 46 %, on a donc une légère surreprésentation des jeunes ruraux dans le dispositif.** Au sein du rural, le dispositif bénéficie de manière privilégiée aux jeunes issus de communes rurales autonomes (non périurbaines) tandis que les jeunes de communes rurales périurbaines sont légèrement sous-représentés. A l'échelle des départements, le dispositif bénéficie davantage aux jeunes de Creuse, Dordogne, Charente et Deux-Sèvres et moins à ceux des Pyrénées-Atlantiques, Landes et Gironde.
- Plusieurs facteurs contribuent à expliquer ces disparités : un enjeu mobilité moins marqué sur les territoires à dominante urbaine (offre de transport en commun plus développée), un niveau de qualification ou de revenu plus élevé qui réduit le nombre de jeunes éligibles, un moindre recours au dispositif de la part des structures, la mobilisation d'autres dispositifs d'aides...

LES RUPTURES DE PARCOURS

- **Sur l'ensemble des dossiers clos (délai de 18 mois échu), 26% des bénéficiaires n'ont pas sollicité le versement du solde dans le délai.** Il s'agit de jeunes ayant provisoirement ou durablement renoncé au projet de permis face à la difficulté de la préparation ou de l'obtention du code de la route, à un défaut de motivation ou à des contraintes externes.
- L'analyse révèle **un risque de non-recours au solde plus fort : à mesure que les bénéficiaires avancent en âge, pour les bénéficiaires scolarisés en EREA, les bénéficiaires peu ou pas diplômés, les bénéficiaires suivis par une Mission locale et les bénéficiaires vivant dans un territoire urbain plutôt que rural.**
- Pour une partie, minoritaire, de ces jeunes, la rupture de parcours n'est pas définitive et le parcours peut être réengagé plus tard : 39% des jeunes n'ayant pas demandé le solde de l'aide dans le délai de 18 mois ont le code au moment de l'enquête et 11% ont le permis.



UN DISPOSITIF APPRÉCIÉ ET BIEN INTÉGRÉ DANS LES PRATIQUES PROFESSIONNELLES, AUX CONDITIONS D'ÉLIGIBILITÉ TROP RESTREINTES ?

- L'aide régionale contribue à atténuer le frein lié au coût du permis (1800 euros en moyenne au niveau national), notamment pour les jeunes en difficulté aux parcours plus longs, sans garantir un accès effectif à la mobilité après l'obtention du permis du fait des coûts associés (achat et entretien d'un véhicule, assurance...).
- **Le dispositif ressort comme un outil majeur, intégré dans les pratiques professionnelles des conseillers de Mission locale. Globalement, il apparaît adapté aux besoins des jeunes visés, malgré des limites avancées par certains acteurs (critère de diplôme parfois jugé trop restrictif, montant de l'aide significatif mais peu adapté aux jeunes en difficulté ayant besoin d'un nombre important d'heures de conduite, délai de 18 mois insuffisant pour certains jeunes).**
- Désormais privilégiée par le service Engagement citoyen mais moins relayée par le service de relation aux usagers auprès des conseillers ou des familles qui le sollicitent, **la préconisation faite aux jeunes de demander l'aide après l'obtention du code donne lieu à une certaine ambiguïté. Cette disposition peut être vue comme une incitation à mieux structurer le parcours des jeunes (réduction du risque de décrochage), au risque d'écarter une partie du cœur de cible.**
- Du point de vue de ses bénéficiaires, l'aide régionale semble inégalement valorisée mais déterminante. Seulement deux tiers des jeunes déclarent avoir bénéficié d'une aide de la Région (la totalité a pourtant au moins perçu l'avance). **9 jeunes sur 10 considèrent que l'aide de la Région a été plutôt utile ou très utile pour passer ou obtenir le code de la route et/ou le permis et un quart des jeunes déclarent que sans l'aide régionale ils n'auraient pas passé le permis.**

UN DIALOGUE DE CONFIANCE ENTRE LA RÉGION ET LES MISSIONS LOCALES

- Le dispositif repose sur un partenariat étroit avec les Missions locales, formalisé par l'accord-cadre entre la Région et le réseau des Missions locales qui fixe les priorités et les objectifs partagés du partenariat, notamment en matière d'accompagnement des jeunes en amont et en aval du parcours de permis.
- La disponibilité, la clarté et la qualité d'écoute des interlocuteurs de la Région sur ce dispositif (service Engagement citoyen, SRU) sont unanimement saluées. Quelques difficultés sont relevées sur l'interface de dépôt des demandes d'aide.

RÉUSSITE AU CODE ET AU PERMIS ET EFFETS DU PERMIS

- En France, le taux de réussite au code de la route est compris entre 62% et 82% (selon que les jeunes passent l'examen pour la 1^{ère} fois ou non). Le taux de réussite apparent de la cohorte est quant à lui de 74% au terme du délai de 18 mois (puisque 26% des bénéficiaires n'ont pas demandé le versement du solde de l'aide, n'ayant vraisemblablement pas obtenu le code dans le délai). Il se situe ainsi dans la fourchette attendue alors que le dispositif vise une population plus fragile ; **le taux d'échec au code apparaît donc plutôt faible.**
- Selon l'enquête réalisée auprès des jeunes ayant bénéficié de l'aide dans les 4 dernières années, **les deux tiers des jeunes interrogés ont le permis au moment de l'enquête. Cette proportion est similaire à celle observée chez les jeunes en France. Au regard du public visé par le dispositif régional, ce résultat apparaît très positif.**
- Pour la plupart des jeunes interrogés, **l'obtention du permis a eu un impact positif sur toutes les composantes de leur vie. Les deux tiers des jeunes considèrent que leur situation face à l'emploi s'est fortement améliorée grâce à l'obtention du permis.** L'impact est encore plus fort sur l'accès aux loisirs et sur la vie personnelle (forte amélioration pour respectivement 74 % et 81 % des jeunes interrogés). L'impact est moindre sur le logement.
- Parmi les jeunes non scolarisés ayant répondu à l'enquête, 64 % sont en emploi. En France en 2024, 59 % des jeunes de niveau baccalauréat ou infra sortis de formation initiale depuis 1 à 4 ans sont en emploi. **L'insertion professionnelle de la cohorte est donc comparable à celle des jeunes de même niveau de diplôme récemment sortis de formation.**
- Toutes choses égales par ailleurs, on observe que **le fait d'avoir le permis et une voiture se traduit par une probabilité plus élevée d'être en emploi.**



Les résultats de l'évaluation conduisent à formuler les recommandations suivantes. Certaines d'entre elles ont un impact financier qu'il conviendra de mesurer pour évaluer la faisabilité de leur mise en œuvre dans un contexte budgétaire contraint.

RENFORCER L'ANIMATION DU DISPOSITIF ET LES PARTENARIATS

1. **Structurer un réseau de référents au sein des Missions locales et des EREA** pour favoriser le partage d'expériences et la connaissance des initiatives mises en place autour de la préparation du code dans certains établissements et soutenir le déploiement du dispositif.
2. **Développer les relations avec France Travail** face à la faible mobilisation du dispositif de la part de ses conseillers pour les informer sur le dispositif et sur leur rôle de prescripteur

RENFORCER LA PREPARATION, L'ACCOMPAGNEMENT ET LE SUIVI DES JEUNES

3. **Favoriser l'apprentissage et la préparation du code de la route au cours de la formation initiale** via un relai de cet enjeu auprès du Rectorat, le soutien à des initiatives dans le domaine ou l'élargissement aux lycées professionnels et agricoles du dispositif régional AENA mobilisable dans les EREA pour prendre en charge des ateliers collectifs de préparation au code
4. **Organiser des remontées d'information plus régulières et mieux construites auprès des référents jeunesse** pour améliorer les possibilités de suivi des jeunes dans les établissements
5. **Améliorer l'ergonomie de la plateforme en ligne** pour faciliter la création de compte

ADAPTER LES MODALITES DE L'AIDE AUX BESOINS SPECIFIQUES DE CERTAINS JEUNES

6. **Réévaluer le montant de l'aide pour une partie des bénéficiaires** permettrait de réduire le reste à charge pour les jeunes aux parcours non linéaires
7. **Allonger le délai imparti pour demander le versement du solde et adapter les modalités de l'aide aux jeunes les plus « fragiles »** (moins diplômés, scolarisés en EREA...) pour réduire le risque de rupture de parcours (accompagnement approfondi, délai allongé, aide abondée...)

AJUSTER LES CRITERES D'ELIGIBILITE

8. **Abaissier le critère d'âge à 16 ans** permettrait de s'aligner avec la possibilité de passer le permis à 17 ans et donnerait la possibilité aux jeunes d'amorcer le parcours plus tôt.
9. **Poser la question de l'élargissement des niveaux de diplôme éligibles** (tout en maintenant le critère de ressources) pour répondre aux besoins de jeunes plus diplômés, notamment les jeunes en service civique (souvent de niveau bac+2)
10. **Clarifier la règle de l'obtention préalable du code de la route** : l'ambiguïté autour de ce principe doit être levée dans un souci d'égalité de traitement et de cohérence de l'action publique. La recherche de simplification et de sécurisation administrative, légitime au regard des moyens humains contraints, ne doit pas conduire à exclure une partie du cœur de cible.
11. **Prendre en compte les questions de genre**, d'une part en favorisant l'accès des jeunes hommes au dispositif, aujourd'hui sous-représentés parmi les bénéficiaires (information et accompagnement renforcés), d'autre part en augmentant le nombre de jeunes femmes aidées ou en prolongeant leur éligibilité au dispositif après 25 ans pour anticiper et réduire les abandons ou renoncements au permis que l'on observe chez les femmes à partir de cet âge

AMELIORER LE SYSTÈME DES AIDES A LA MOBILITE

12. **Améliorer la coordination avec les aides à l'acquisition ou au prêt d'un véhicule.** Au-delà de la détention du permis, c'est bien le fait de disposer d'un véhicule qui joue sur la capacité à se déplacer. Ce constat souligne l'opportunité de favoriser la coordination avec les actions existantes, voire de développer des aides à l'acquisition ou au prêt d'un véhicule (personnel ou partagé), en particulier pour les jeunes de territoires ruraux.
13. **Renforcer les liens avec les plateformes de mobilité et clarifier la possibilité pour les personnes en insertion socioprofessionnelle d'utiliser les lignes de cars scolaires** permettraient de développer la palette de solutions de mobilité disponibles pour les jeunes en insertion.