

A Lyon, les codes du travail passent par le code de la route

A Saint-Fons, dans la métropole de Lyon, l'association Innovation et Développement a imaginé une « auto-école sociale » adaptée à des publics en situation de précarité, dans le but de les aider à décrocher ce sésame qui est souvent une condition sine qua non pour retrouver un emploi.

L'allure est fluide. Corinne Brotel, l'enseignante, égrène ses conseils au fil du parcours : « *Pense à bien montrer que tu surveilles toujours derrière... Tu lèves un peu le pied dès que tu as un passage piéton caché... Tu te souviens, ici c'est double sens et ça arrive un peu fort...* » Au volant, Rémy Raphin, 20 ans, s'applique. C'est sa dernière heure de conduite avant de passer (et d'obtenir) le permis dans l'après-midi. Corinne Brotel n'était pas inquiète : « *C'est un bon apprenant, il a surtout fallu recadrer la pratique.* » Rémy savait déjà manier volant et levier de vitesse, « *mais tout ce qui est panneaux, je ne savais rien* », sourit le jeune homme. Dans un contexte de « périurbanisation » où les métropoles rayonnent sur des territoires de plus en plus vastes, entraînant un éloignement toujours plus important entre lieu d'emploi et résidence (lire interview ci-contre), Rémy avait vraiment besoin de décrocher son permis : il a eu une promesse d'embauche pour un boulot qui nécessite des déplacements longs et réguliers.

Comme lui, les élèves de Corinne Brotel sont tous engagés dans un projet de retour à l'emploi. C'est la condition pour pouvoir bénéficier des cours de code et de conduite de l'auto-école sociale de l'association Innovation et Développement. Implantée depuis trente ans à Saint-Fons, dans la métropole de Lyon, elle est spécialiste de la lutte contre l'exclusion des personnes en précarité sociale et professionnelle. Elle a ainsi développé une pédagogie adaptée aux 300 apprentis conducteurs qu'elle encadre chaque année. Leur taux de réussite a été de 60 % en 2021-2022, un chiffre légèrement supérieur à celui des clients lambda des auto-écoles du Rhône. Rémy, lui, n'avait pas réussi à décrocher le sésame jusque-là : « *J'ai essayé dans une auto-école classique, il n'y a pas vraiment de suivi. J'ai commencé à payer puis j'ai laissé tomber.* »

« *On s'appuie sur un diagnostic de départ qui permet de pointer d'éventuelles difficultés cognitives, de repérage spatiotemporel, de gestion de stress, de savoir de base comme lire, compter et raisonner, de langue et de confiance en soi*, explique Valérie Najjarian, directrice d'Innovation et Développement. *Ensuite, on mesure la pro-*

gression lors de l'entraînement au code et pour la conduite, on établit un protocole avec un nombre d'heures. » En moyenne, les élèves de l'association prennent une soixantaine d'heures de cours. Mais ils ne paient qu'un forfait unique de 300 euros, à condition de répondre présent et de s'accrocher. Dans le département, le permis coûte autour de 1800 euros dans le circuit classique.

Nombre de candidats d'Innovation et Développement ont été en échec scolaire et ont rarement passé – encore moins réussi – d'examen dans leur vie. « *On fait des bilans réguliers avec chaque élève, aucun n'a les mêmes compétences au départ, assister assis à trois heures de code, c'est loin d'être évident pour tout le monde*, explique Houari Ghali, enseignant de conduite et responsable pédagogique des trois auto-écoles de la structure. *Et à la moindre absence, ils sont relancés, car si on les lâche trop, on les perd, que ce soit des jeunes qui décrochent ou des mères de famille très sollicitées par leur entourage.* »

Nisa, 54 ans, découvre avec enthousiasme les mille et une règles du code de la route. « *Mon ex-mari ne voulait pas que je passe le permis, que je "traîne", il faisait des crises de jalousie* », confie cette mère de trois grands enfants. Décidée à « *devenir indépendante* », cette travailleuse sociale actuellement en invalidité a décidé de retrouver une activité « *pour compléter [ses] revenus* ». Conduire sera utile aussi « *pour faire les courses, s'occuper de [sa] santé* », projette Nisa : « *A la maison, on a toujours quelque chose à faire, c'est difficile de prendre le temps de s'entraîner, un accompagnement, c'est plus parlant que dans les bouquins et j'ai du mal avec les ordinateurs.* » Dans la salle de classe, la quinquante, pourtant « *timide* », se sent « *à l'aise* ». Ce matin-là, il y a huit élèves. Leur prof, Manel Taleb, les interpelle par leur prénom. Elle reformule et explicite les termes, décompose les gestes, mime le cheminement de la voiture pour s'assurer que tout le monde suit.

« *Ce livre, je veux que vous l'ayez bien utilisé, je veux le voir écorché* », lance-t-elle en plaisantant au sujet du manuel des candidats. Sa priorité, c'est de tisser « *un lien entre leur vie, leur quotidien et le code de la route* ». Alors « *il faut apprendre à les connaître, passer les pauses avec eux et prendre le temps de parler de tout et de rien* », dit l'enseignante. « *On ne leur donne pas que le permis, ça débloque plein d'autres choses en termes de fierté, de confiance* », abonde Corinne Brotel. Près de 80% de ceux qui l'obtiennent à l'aide de l'association ont un emploi stable quelques mois plus tard. Savoir faire rouler une voiture est une chose. C'en est une autre d'apprendre à se repérer, de circuler de chez soi à son lieu de travail, de découvrir des itinéraires... Et d'oser, donc, dépasser les frontières de son quartier.

MAÏTÉ DARNALUT
Correspondante à Lyon



En haut, Hayange (Moselle), ancienne ville sidérurgique désormais enjambée par un viaduc autoroutier. Ci-dessous, à Tressange (Moselle), chaque foyer compte au moins un travailleur frontalier. PHOTOS SAMUEL BOLLENDORFF. FRONTALIERS, DES VIES PENDULAIRES. GRANDE COMMANDE PHOTOJOURNALISME