

**Séminaire Entrepreneurs,  
villes et territoires**

*organisée grâce aux parrains  
de l'École de Paris :*

Algoé<sup>2</sup>  
Alstom  
ANRT  
AREVA<sup>2</sup>  
CEA  
Chaire "management multiculturel  
et performances de l'entreprise"  
(Renault-X-HEC)  
Chambre de Commerce  
et d'Industrie de Paris  
CNES  
Conseil Supérieur de l'Ordre  
des Experts Comptables  
Crédit Agricole SA  
Danone  
Deloitte  
École des mines de Paris  
EDF DR&P  
ESCP Europe  
Fondation Charles Léopold Mayer  
pour le Progrès de l'Homme  
Fondation Crédit Coopératif  
Fondation Roger Godino  
France Télécom  
FVA Management  
Groupe ESSEC  
HRA Pharma  
IBM  
IDRH  
IdVectoR<sup>1</sup>  
La Poste  
Lafarge  
Ministère de l'Industrie,  
direction générale de la compétitivité,  
de l'industrie et des services  
OCP SA  
Paris-Ile de France Capitale Economique  
PSA Peugeot Citroën  
Reims Management School  
Renault  
Saint-Gobain  
Schneider Electric Industries  
Thales  
Total  
Wight Consulting<sup>2</sup>  
Ylios

<sup>1</sup> pour le séminaire  
Ressources Technologiques et Innovation  
<sup>2</sup> pour le séminaire Vie des Affaires

(Liste au 1<sup>er</sup> mars 2011)

**LES EFFETS PERVERS DU CULTÉ  
DES INDICATEURS :  
LE CAS DU PERMIS DE CONDUIRE**

par

**Hugues CUNEGATTI**

Sociologue, Université Paris-Est  
Institut français des sciences et technologies des transports,  
de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)

Séance du 2 février 2011  
Compte rendu rédigé par Loïc Vieillard-Baron

**En bref**

Afin de maîtriser les dépenses de l'État, la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) a mis en place des indicateurs ad hoc pour évaluer chaque activité de la fonction publique et lui fixer des objectifs d'efficacité. L'examen du permis de conduire, dépendant de l'État et mis en œuvre par les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR), n'échappe pas à la règle. Les financiers qui avaient la charge d'élaborer les indicateurs ont décidé qu'il fallait y observer le taux de réussite des candidats la première fois qu'ils se présentent. L'existence de cet indicateur peut pousser les inspecteurs à augmenter ce taux au cours des prochaines années. En effet, plus ce taux sera élevé, moins nombreux seront les candidats qui devront repasser l'examen, ce qui génèrera une économie. Mais ce raisonnement a oublié de s'intéresser à l'identité du corps des inspecteurs et à son sens de l'objectivité, et les heurte frontalement, générant tension et démotivation.

*L'Association des Amis de l'École de Paris du management organise des débats et en diffuse  
des comptes rendus ; les idées restent de la seule responsabilité de leurs auteurs.  
Elle peut également diffuser les commentaires que suscitent ces documents.*

## EXPOSÉ de Hugues CUNEGATTI

J'ai été formé au sein du centre nantais de sociologie (CENS) de l'université de Nantes, et je travaille depuis un an en tant que post-doctorant à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), issu de la fusion récente (1<sup>er</sup> janvier 2010) de l'Institut national de recherche sur les transports et la sécurité (INRETS) et du Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC), et suis rattaché à l'université de Paris-Est.

Dans le cadre de mon doctorat, je me suis intéressé à la sécurité routière et plus précisément au système français de formation à la conduite automobile. Comme la sécurité routière est un sujet de politique publique, cela m'a amené à m'intéresser à l'usage des indicateurs de performance mis en place dans le cadre de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) et à leurs conséquences, avec comme cas particulier, l'analyse des effets du taux de réussite à l'examen du permis de conduire. La pointe de mon exposé portera sur cette question. Mais elle n'a pas été à l'origine de mon travail et n'a pas été l'objectif de ma méthodologie. Comme il est généralement instructif en sociologie de voir comment une question apparaît, je vais présenter la manière dont j'y suis arrivé, en commençant par la façon dont globalement le thème de l'examen du permis s'est imposé à moi.

### **La focalisation sur le permis de conduire**

Aucune étude sociologique ne s'était précisément penchée sur la formation à la conduite et à la sécurité routière. Paradoxalement, quand bien même la plupart d'entre nous sont directement concernés, le sujet apparaissait sans doute trop banal ou – faussement – trop familier aux yeux des chercheurs. Un premier résultat est vite apparu. C'est que l'obtention du permis de conduire focalisait spontanément toute l'attention, masquant complètement la dimension de formation qu'il est censé valider. Aussi, j'ai compris que je devais commencer par maîtriser le thème de l'examen du permis de conduire pour avancer dans ma recherche. Et comme cet examen est quantitativement le plus important de France avec un million trois cent mille candidats chaque année, soit presque deux fois plus que le baccalauréat, il s'est avéré être une réalité significative de la société française qui méritait une exploration approfondie. Pour la mener, j'ai fait des recherches documentaires et observé directement quels étaient aujourd'hui les comportements des apprentis conducteurs, des enseignants de la conduite et des inspecteurs du permis de conduire.

#### *La consultation d'archives*

Concrètement, j'ai regardé pour les vingt dernières années, les archives vidéos de l'INA (Institut national de l'audiovisuel) mettant en scène, dans les journaux télévisés ou dans les reportages télévisés, le sujet du permis. Cela m'a donné une idée de la perception globale que la société française s'en fait, à travers ces médias. J'ai aussi lu les archives de l'Union nationale des associations de tourisme (UNAT), organisme qui a été le gestionnaire du passage du permis de conduire de 1924 à 1972. Cela m'a permis de connaître les contenus de l'examen dans le passé et les transformations qu'ils ont subies au cours du temps, ainsi que la manière dont les inspecteurs étaient recrutés et formés.

#### *Une observation directe des comportements*

En ce qui concerne la réalité d'aujourd'hui, j'ai suivi de près l'activité d'une vingtaine d'auto-écoles. Cela a été l'occasion de discuter plus ou moins formellement avec les apprentis conducteurs pendant les temps d'attente sur le trottoir et en observant ce qui se passait pendant la leçon proprement dite quand on m'acceptait dans la voiture. J'ai aussi demandé à cent cinquante d'entre eux de remplir un questionnaire sur leurs motivations : pourquoi passent-ils le permis ? Pourquoi ont-ils choisi cette auto-école ? Est-ce que le facteur

dominant a été la localisation ou la réputation ? Etc. Au cours de cette enquête, j'ai aussi eu l'occasion d'interroger les moniteurs sur les raisons de ce choix professionnel, et d'observer leur pratique. Un séjour dans un centre de formation pour moniteurs m'a permis de compléter leurs réponses et de découvrir précisément la formation qu'ils recevaient.

Enfin, j'ai voulu étudier les pratiques des inspecteurs et la manière dont ils étaient formés, mais cela a été beaucoup plus difficile. Comme cette difficulté révèle une réalité profonde de ce milieu, cela vaut la peine de décrire le chemin que j'ai dû parcourir pour y arriver.

### **La difficulté à rencontrer les inspecteurs**

Ma première idée a consisté à aller sur les centres d'examen, à me présenter aux inspecteurs et à leur demander de me décrire leur travail. Cette démarche a été un échec. Malgré une présence répétée sur plusieurs centres d'examen, je n'ai finalement réussi à obtenir qu'un seul entretien avec un inspecteur syndicaliste. Tous les autres m'ont opposé un refus ferme en mobilisant un droit de réserve. Le refus était si complet qu'ils n'acceptaient même pas de m'expliquer l'enjeu de ce droit de réserve ou la manière dont il s'imposait à eux sur des questions que je considérais comme anodines, nécessaires seulement pour me permettre de placer quelques cadres à mon exploration.

J'ai ensuite essayé de passer par la voie hiérarchique, c'est-à-dire d'obtenir une autorisation officielle de pouvoir les interroger. Dans ce but, un contact a été pris avec le délégué départemental des inspecteurs qui m'a alors demandé de lui envoyer mes questions en m'indiquant qu'il devait d'abord les étudier et déterminer celles que je pourrais poser. La réponse était franchement insatisfaisante mais c'était mieux que rien. Or, même cela n'a pas été plus loin, car je n'ai jamais eu de retour.

La situation a été finalement débloquée par l'intervention du préfet des Pays de la Loire, Bernard Boucaud, que j'ai eu l'occasion de rencontrer un jour lors d'une réception professionnelle et qui a estimé utile l'étude que j'envisageais. Il a alors contacté le directeur régional de l'équipement, qui a joint à son tour le délégué auquel je m'étais précédemment adressé en vain, lequel m'a alors donné très officiellement l'autorisation de rencontrer les inspecteurs sur la base du volontariat et d'assister à diverses réunions de travail sur les relations entre le corps des inspecteurs et les auto-écoles ou sur des questions techniques relatives aux examens. Cette fois-ci, c'était parfait.

Par l'intermédiaire du Conseil national de sécurité routière, dont j'ai suivi les réunions depuis 2006, et le ministère de l'Écologie (chargé des transports), j'ai également obtenu la permission d'assister au stage de formation initiale des inspecteurs à l'Institut national de sécurité routière et de recherche (INSERR), situé à Nevers. Lors de la première présentation de mon enquête aux élèves-inspecteurs, on m'a posé des questions témoignant de la crainte d'une prédisposition défavorable à leur encontre. On voulait, par exemple, savoir si j'avais moi-même été reçu du premier coup au permis de conduire, au motif, m'a-t-on expliqué ensuite, que l'on ne voulait pas parler à un enquêteur qui serait susceptible de déformer leur propos par rancune.

Concrètement, j'ai pu interroger par questionnaire les élèves-inspecteurs sur leur trajectoire professionnelle, leur motivation pour cette profession, sur la manière dont ils se projetaient dans l'avenir. J'ai également pu avoir des séries d'entretiens personnalisés répartis tout au long des six mois de stage avec plusieurs d'entre eux aux profils très différents : un jeune qui sortait du monde étudiant et qui n'avait aucun lien préliminaire avec le milieu, une autre qui avait été enseignante en auto-école, un troisième qui avait été gérant d'une auto-école, une quatrième qui, après avoir exercé plusieurs métiers, voulait devenir fonctionnaire et avait réussi ce concours, etc.

L'enquête m'a permis de comprendre quelle était l'origine des difficultés à rencontrer les inspecteurs. C'est qu'ils luttent contre les soupçons d'arbitraire ou de partialité, face à des apprentis conducteurs qui ont cette image d'eux, et des médias qui aiment relayer ou monter

en épingle les rares cas de corruption d'inspecteur. Et s'ils ne supportent pas ce soupçon, c'est que toute leur formation est marquée par un souci prononcé de les forger à l'objectivité. À cet égard, ils sont à l'unisson de la tradition étatique française qui se glorifie de faire passer examens ou concours sur une base strictement égalitaire et objective, ne jugeant que le mérite.

### **Une identité d'objectivité remise en cause**

La juste perception de cette problématique m'a ensuite permis de comprendre le malaise qu'ils ressentaient face aux nouvelles modalités de gestion de leur travail issues de la LOLF.

En effet, la LOLF a mis en place une batterie d'indicateurs visant à orienter le travail des agents de l'État de manière à en réduire le coût pour les finances publiques tout en améliorant l'efficacité. Pour le travail des inspecteurs, elle a pris comme indicateur le taux de réussite à l'examen en première présentation (c'est-à-dire la première fois qu'un candidat se présente), fixant pour chaque région, et donc indirectement pour chaque inspecteur de la région, un objectif à atteindre, celui-ci étant augmenté progressivement au cours des années. À titre d'exemple, j'ai en mémoire une région dont le taux était fixé à 58,5 % en 2009, à 60 % en 2010, et il est fixé à 63 % en 2012. L'idée en est que plus ce taux est élevé, moins il y a d'examens à faire repasser, ce qui conduit l'État à économiser des heures de travail d'inspection. Je rappelle ici que le passage du permis de conduire est gratuit pour les candidats, l'État le prenant complètement à sa charge. Si la plupart des candidats ont le sentiment de l'avoir payé, c'est qu'ils ont payé à leur auto-école des frais de présentation qui correspondent à la préparation du dossier et au fait d'accompagner leur élève à l'examen.

Or cette idée, qui a peut-être du sens pour les finances de l'État, prend à contre-pied l'identité des inspecteurs. Mettons-nous à leur place. Leur métier consiste à évaluer les candidats sur la base des critères de qualité routière qu'on leur a enseignés, et à refuser ceux qui, sur cette base, sont objectivement dangereux. En se voyant eux-mêmes évalués à partir du taux de réussite des candidats qui passent devant eux, ils ressentent une pression à laisser passer des candidats qui n'ont pas le niveau, ceci pour ne pas être eux-mêmes mal notés par leur hiérarchie. Ils se sentent donc poussés à abandonner leur souci fondamental d'objectivité.

## DÉBAT

**Un intervenant :** *Je ne comprends pas la difficulté que vous avez eue à parler de leur travail avec les inspecteurs : si leur effort portait sur l'objectivation de leur jugement, ils auraient dû être heureux de montrer les moyens qu'ils prennent pour y arriver. Cela aurait réduit à néant les attaques au motif d'arbitraire que leur font les candidats qui échouent à l'examen. Je fais donc l'hypothèse qu'il y a une part de subjectivité assez importante dans leur travail qu'ils rechignent à évoquer. Et cela me semblerait naturel : ce que l'on objective facilement, ce sont des réalités techniques comme le fait de savoir faire un créneau, ou de ne pas caler en redémarrant quand un feu passe au vert par exemple. Mais une conduite sûre implique la maîtrise de réalités humaines comme la vigilance ou l'émotivité. Et sur ce genre d'éléments qualitatifs, le jugement est sans doute plus subjectif.*

**Int.** (syndicat des inspecteurs) : *Oui, il y a des éléments comportementaux à évaluer, mais non, ils ne sont pas difficiles à objectiver car nous avons des critères d'évaluation (qui sont publics) qui fonctionnent bien ; au cours du parcours de conduite que fait le candidat, il se produit toujours un certain nombre de circonstances qui permettent de voir en action le "savoir être". Avec l'expérience, on les repère facilement. Le mutisme des inspecteurs s'explique par la pression de la hiérarchie qui dévalorise les prises publiques de parole, et les interdit même parfois. Il faut aussi reconnaître que le corps des inspecteurs possède historiquement une culture du devoir de réserve.*

### De "l'entre-soi" à l'objectivité

**Hugues Cunegatti :** *C'est l'occasion de retracer l'histoire du permis de conduire et de son obtention. L'instauration d'un examen date de 1899. De 1899 à 1925, la mission de le faire passer était sous la responsabilité des ingénieurs des Mines. La raison en était que l'on voyait la voiture non pas d'abord comme un engin qui circulait sur une voie publique, ce qui aurait conduit plus logiquement à le placer sous la responsabilité des ingénieurs des Ponts et Chaussées, mais comme un engin à moteur qui était susceptible d'exploser. Or, ce qui concernait les engins explosifs était placé sous la responsabilité du ministère des Mines par similitude avec les machines à vapeur utilisées dans les mines et qui explosaient parfois. De ce fait, l'examen n'était pas à proprement une épreuve de conduite mais plutôt une épreuve de connaissance du fonctionnement du véhicule (mise en marche, arrêt, direction, réparation, prévention des explosions). Le taux de réussite à l'examen était alors proche de 100 % (98,3 % en 1923). La raison en était probablement l'homogamie sociale entre candidats et inspecteurs, sur le principe de la reconnaissance de "l'entre-soi", l'usage de véhicules à moteur étant alors l'apanage des classes sociales les plus riches.*

**Int. :** *Pour information, si les plaques d'identification des véhicules s'appellent "minéralogiques", c'est parce que le service qui les remettait dépendait des Mines.*

**Int. :** *Une dame de ma connaissance avait passé son permis au début des années 1920. Elle m'en a fait une description qui illustre parfaitement bien cette réalité de "l'entre-soi". Elle avait d'abord acheté sa voiture, puis avait invité civilement l'ingénieur des Mines à venir déjeuner. Après le repas, ils étaient montés ensemble dans la voiture et avaient fait un tour dans la campagne. Peu avant de revenir à son garage, elle avait fait part à l'ingénieur-inspecteur de sa volonté de ne pas se risquer à rentrer la voiture dans son jardin de peur de heurter le portail. L'ingénieur-inspecteur lui avait alors répondu qu'elle aurait toujours l'occasion de trouver un paysan du coin capable de le faire pour elle, et lui avait donné le permis sur la base du parcours effectué tranquillement dans la campagne !*

**H. C. :** *Dès 1924, le service des examens fut géré par l'Union nationale des associations de tourisme et la moyenne des ajournements (échecs à l'examen) passa à 9 %. Cette multiplication par cinq des candidats n'obtenant pas le permis s'expliquait par la volonté,*

selon les mots du nouveau directeur du service des examens du permis en 1924, d'assurer « *la protection de la population contre les conducteurs inexpérimentés ou ignorants* ». Dans ce but, il divisa l'examen en trois branches de connaissances qu'il nomma : les connaissances techniques, les connaissances pratiques et les connaissances administratives. Les considérations comportementales et le code de la route (qui lui-même date de 1921) sont alors introduits dans l'examen. Au cours de la décennie qui a suivi, le pourcentage de personnes recalées à l'épreuve du permis est monté à 30 %. Ce pourcentage augmentera encore au cours des décennies suivantes. C'est au cours de cette période que s'est affirmée l'idée d'objectivité comme un élément central de l'identité du corps des inspecteurs. En pratique, on recrutait d'ailleurs ces derniers dans des milieux sociaux réputés pour leur sens de la règle et leur incorruptibilité comme celui des anciens militaires. Il s'agissait d'emplois dits "réservés". Depuis 1976 le recrutement s'est ouvert, mais cette culture est restée.

### **Apprendre à conduire *versus* réussir l'examen**

**Int. :** *Compte tenu de la focalisation de tout le monde sur le permis de conduire, je me demande si, de nos jours, le but des auto-écoles est d'enseigner la conduite ou seulement d'assurer la réussite à l'examen.*

**H. C. :** J'ai réalisé des observations sur les centres d'examen. Ces observations ont montré que des enseignants des auto-écoles emmenaient parfois leurs élèves y conduire afin que ceux-ci repèrent les difficultés sur lesquelles les inspecteurs ont l'habitude d'insister. Dans le jargon, c'est ce qu'on appelle "faire des circuits". On est ici dans une configuration d'apprentissage de type bachotage ; il ne s'agit pas d'acquérir une maîtrise globale de la conduite mais de s'entraîner à franchir des obstacles ponctuels et bien identifiés. J'ai également pu observer que c'était en général les élèves qui faisaient pression sur leurs moniteurs pour qu'ils limitent leur enseignement à ce qui est utile pour l'examen. Et, du fait de la dimension commerciale de la relation et l'importance de la réputation de l'auto-école, les moniteurs sont quasiment obligés d'obtempérer. Ce principe du bachotage se voit nettement aussi en ce qui concerne le code de la route. Les élèves se désintéressent de ce qui n'est pas au programme de l'examen.

**Int. :** *Cette composante commerciale est-elle prise en compte par l'Administration ?*

**H. C. :** Non. L'Administration envisage la formation des conducteurs sur le même modèle que l'Éducation nationale, c'est-à-dire sans contrainte financière pour les élèves et avec des professeurs qui se sentent missionnés pour transmettre un savoir pour lui-même. Lors des réunions sur la sécurité routière auxquelles j'ai participé, la contradiction entre le point de vue strictement de l'Administration qui pensait "éducation" et celui des auto-écoles qui pensaient "clients et marché" éclatait très souvent.

**Int. :** *Cette contradiction doit avoir augmenté depuis la fin du service militaire, car l'armée était soucieuse d'avoir de bons conducteurs. Elle apprenait donc à conduire à beaucoup de jeunes gratuitement et en prenant le temps nécessaire, et notamment aux jeunes des milieux défavorisés qui se portaient souvent volontaires pour cet apprentissage.*

**H. C. :** Absolument. C'est certainement une des explications de l'augmentation considérable du nombre de conducteurs sans permis depuis une dizaine d'années. Pour résoudre ce problème, certains se demandent s'il ne faudrait pas intégrer l'enseignement de la conduite à l'intérieur de l'Éducation nationale. Ce serait un cours comme un autre, à côté du sport ou de l'éducation civique par exemple. Il est clair que de nombreux jeunes seraient preneurs. Ils me l'ont souvent dit explicitement : « *Pour obtenir un emploi, il faut souvent avoir le permis ; on devrait donc le passer à l'école.* »

**Int. :** *Y a-t-il des pays où cela se pratique ?*

**H. C. :** Aux États-Unis, un enseignement à la conduite est donné à l'intérieur du parcours scolaire par les professeurs de sport.

**Int. :** *À bien des égards, il me semble que l'on peut considérer qu'une grande partie des conducteurs d'aujourd'hui conduisent sans permis, même quand ils en possèdent légalement un. En effet, un permis acquis il y a quelques dizaines d'années n'est pas une preuve de compétence pour aujourd'hui car le monde a beaucoup changé : aussi bien les voitures, que le code de la route, la circulation, ou encore le conducteur. Et cela montre que le permis de conduire doit plutôt être considéré comme un rituel de notre société qu'une réalité signifiante en termes de sécurité routière.*

**H. C. :** En 2008, il y avait quarante-trois millions de détenteurs de permis, soit 85 % de la population française âgée de dix-huit ans et plus. Parmi eux, il y a une proportion non négligeable de personnes très âgées dont on ne sait pas trop le niveau réel de conduite... Mais c'est un sujet politiquement sensible si bien que le gouvernement ne veut rien imposer en termes de vérification des compétences et de remise à niveau.

### **La conduite accompagnée**

**Int. :** *Beaucoup de pays ont promu, voire rendu obligatoire, la conduite accompagnée, c'est-à-dire un apprentissage hors auto-école, l'apprenti conducteur étant encadré par une personne expérimentée qui est en général l'un de ses parents. Comme cela dure plusieurs années, cela évite le piège du bachotage au bénéfice d'un véritable apprentissage de la conduire. Il me semble que cette possibilité existe aussi en France. A-t-on des éléments statistiques pour en mesurer l'impact sur le passage du permis et sur la réduction des accidents chez les nouveaux conducteurs ?*

**H. C. :** Les premières expérimentations françaises de conduite accompagnée ont été effectuées dans le département des Yvelines en 1986. C'est donc déjà assez ancien. Cependant, il n'y a pas d'études statistiques publiques qui permettent de savoir si les conducteurs ainsi formés ont significativement moins d'accidents que les autres. Les assurances le savent peut-être, puisqu'elles leur accordent des baisses de tarifs mais elles ne communiquent pas sur ce genre de données. Ce que l'on sait en revanche, c'est que ces conducteurs ont un taux élevé de réussite à l'examen. Ce n'est d'ailleurs pas étonnant. D'une part, ils ont beaucoup plus conduit que les gens qui suivent une "formation traditionnelle" à l'auto-école. Cela leur confère une aisance qui se sent lors de l'examen. Enfin, ils ont aussi acquis les savoirs des auto-écoles puisqu'ils ont, comme pour ceux qui suivent la formation traditionnelle, pris obligatoirement au moins vingt heures de formation, qui est le nombre d'heures minimum obligatoire depuis 1991.

**Int. :** *Est-ce que l'inspecteur sait que le candidat a pratiqué la conduite accompagnée ?*

**H. C. :** Oui, il le sait car c'est écrit sur le dossier du candidat. Mais cela ne change pas l'examen. Il doit lui faire passer les mêmes épreuves qu'aux autres et le juger sur les mêmes critères.

### **Réduire le coût**

**Int. :** *Le Premier ministre François Fillon avait annoncé en janvier 2009 la mise en place d'une politique devant mener à un permis « moins long, moins cher et plus sûr » à obtenir. Comment le gouvernement comptait-il réussir ce paradoxe ?*

**H. C. :** Une piste annoncée pour atteindre le « moins long » et le « moins cher » consistait en un effort de l'État pour réduire les délais d'attente entre le moment de l'inscription à l'examen et celui du passage de l'épreuve afin de permettre aux candidats d'économiser quelques heures de formation. En effet, quand les délais sont longs, les candidats ont besoin de reprendre des leçons pour se maintenir à niveau.

**Int. :** *Mais je suppose que ces heures de formation rapportent de l'argent aux auto-écoles. N'ont-elles pas un intérêt à ce que ces délais soient longs et ne vont-elles pas trouver des moyens de contrecarrer la volonté gouvernementale ?*

**H. C. :** En réalité non, car les auto-écoles font très peu de bénéfices sur les heures de leçons. Il faut en effet tenir compte non seulement de la rémunération du moniteur, mais aussi de la gestion du parc automobile et de nombreux frais annexes. Elles gagnent plus d'argent sur les frais d'inscription et de préparation des dossiers d'examen ainsi que sur la trésorerie car les prestations forfaitaires qu'elles offrent sont généralement payables d'avance. Elles ont donc intérêt à ce que les candidats tournent vite. C'est le flux des clients qui leur rapporte, pas leur durée de présence.

**Int. :** *Le métier des auto-écoles est-il rentable ? Peut-on espérer réduire les coûts en réduisant les bénéfices des professionnels ?*

**H. C. :** Non. Mes collègues de l'université de Marne-la-Vallée ont réalisé en 2006 une étude socioéconomique sur la rentabilité du secteur montrant qu'elle était faible. Gilles Leblanc, le haut fonctionnaire nommé par François Fillon pour piloter la réforme du permis de conduire, en a bien connaissance.

**Int. :** *La formation jusqu'à l'obtention du permis coûte en moyenne de 1 200 à 1 500 euros. Les candidats, surtout les jeunes, trouvent cela cher, d'autant qu'ils le comparent au baccalauréat qu'ils passent à peu près au même âge et pour lequel ils ont un sentiment de gratuité. Et objectivement, c'est une somme qu'il n'est pas facile à sortir de son porte-monnaie. Mais d'un autre côté, cette somme est une goutte d'eau par rapport à tout ce que va coûter la voiture. S'ils en prenaient conscience, ils éprouveraient moins de résistance à payer.*

### **Le choix de l'indicateur**

**Int. :** *Le Premier ministre a fait la promesse d'un permis « plus sûr », ce qui impose une amélioration de la formation. Comment les concepteurs de l'indicateur de la LOLF concevaient-ils la manière dont il allait agir sur l'amélioration de la formation ?*

**H. C. :** Il n'y a pas de réponse à cette question. En effet, le choix de cet indicateur n'a pas été pensé par rapport au domaine propre sur lequel il porte, c'est-à-dire sur celui de la sécurité routière, mais uniquement par rapport à une volonté financière de réduction du coût pour l'État que constitue le passage du permis.

**Int. :** *Dans le cadre de la LOLF, l'État suit-il d'autres indicateurs sur le même sujet ?*

**Int. (syndicats des inspecteurs) :** *Oui. Les préfets en suivent mensuellement plusieurs : le taux de réussite en première présentation à l'épreuve, les délais entre la présentation du dossier du candidat et le moment du passage de l'examen, les délais moyens en cas d'échec entre la première et la deuxième présentation, le pourcentage du nombre de jours consacrés aux examens par les personnels de l'État et notamment les inspecteurs, etc. Mais l'attention de tout le monde se focalise surtout sur le taux de réussite en première présentation.*

**Int. :** *La conséquence logique de l'existence de cet indicateur et du tirage de son niveau vers le haut est de conduire les inspecteurs à diminuer leurs exigences à l'égard des candidats. Mais a-t-on pu évaluer les effets de cette baisse d'exigence ? Une manière de le savoir serait de comparer année après année l'évolution du nombre d'accidents des jeunes conducteurs.*

**H. C. :** En France, malheureusement, le système statistique actuel ne permet pas de répondre à cette question. La seule chose qui est vraiment visible aujourd'hui, c'est la perte de motivation des inspecteurs pour la dimension de formation qui fait normalement partie de leur métier. Ils sont statutairement des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR). Beaucoup m'ont dit qu'ils se sentaient amputés des initiales "SR" pour être réduits à n'être que des "IPC" !

Présentation de l'orateur :

Hugues Cunegatti : docteur en sociologie ; sociologue (post-doctorat) à l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) et membre du CENS (Centre nantais de sociologie) ; ses recherches sont rattachées aux disciplines suivantes : sociologie politique, sociologie des professions, sociologie de la gestion, sociologie de la mobilité.  
cunegattihugues@yahoo.fr

Diffusion mars 2011