



HAL
open science

La conduite inégale : le permis de conduire au prisme des sciences sociales

Simon Borja, Guillaume Courty, Thierry Ramadier

► **To cite this version:**

Simon Borja, Guillaume Courty, Thierry Ramadier. La conduite inégale : le permis de conduire au prisme des sciences sociales. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2017, 2017 (01-02), pp.41-48. 10.4074/S0761898017002047 . hal-01670596

HAL Id: hal-01670596

<https://hal.science/hal-01670596v1>

Submitted on 21 Dec 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La conduite inégale : le permis de conduire au prisme des sciences sociales¹

Simon Borja · Guillaume Courty · Thierry Ramadier

© IFSTTAR et Éditions NecPlus 2017

Depuis la création du « certificat de capacité », beaucoup de réformes et autant d'évolutions technologiques sont venues bouleverser la conduite d'un véhicule automobile de tourisme. Au cœur de cette codification de la route [1] [2] se trouve le permis de conduire. « L'avoir ou pas » est devenu un enjeu social, économique et culturel. Pour le plus grand nombre, ne pas le posséder ou en être dépossédé est au mieux une tare au pire un handicap, notamment sur certains marchés du travail. Mais dans des milieux plus restreints, cela peut être assumé comme une différence originale : « je ne conduis pas » nécessite un statut social particulier pour être justifié. De ce point de vue, tout sépare un Jean-Luc Mélenchon, leader politique parfaitement représentatif des fractions dominantes culturellement des catégories sociales urbaines, qui peut présenter sa distance vis-à-vis du permis de conduire comme un désintérêt personnel², et certains

jeunes adultes des centres-villes d'Europe qui semblent « tourner le dos » au permis ou du moins retarder son obtention [3], des personnes les moins diplômées et les moins fortunées que certaines institutions (Pôle emploi, services d'insertion sociale, etc.) enjoignent de suivre cette formation afin de faciliter leur insertion professionnelle.

La littérature disponible sur le permis de conduire et l'apprentissage de la conduite montrent assez nettement que ces objets ne sont pas légitimes dans les sciences sociales. Ce constat résiste à l'étude des manuels techniques publiés par les spécialistes de la sécurité routière qui indiquent, en plus, que les échanges disciplinaires sont peu fréquents. En matière de conduite sur route, le savoir disponible renvoie à une accumulation éparse équivalente d'une juxtaposition d'approches qu'une véritable transdisciplinarité [4]. La focale est surtout centrée sur la sécurité routière [5] et les rapports (et ceux de l'État) à l'automobile [6]. Nous disposons actuellement d'une brève histoire de la formation [7] et une approche qui se confronte à la critique de la norme éducative qui y prédomine [8], d'une évaluation des changements introduits expérimentalement dans le but de la réformer [9] ou de contribuer aux expérimentations des auto-écoles sociales [10], pour insérer des innovations, telle la formation engageante, dans les stages de récupérations de points [11], ou encore dégager des profils d'apprentissages [12]. Tout est donc loin d'être connu [13] lorsque peu des dimensions impliquées sont dépliées, fouillées, interrogées. Quelques éléments sont avancés sur les inspecteurs de conduite [14], sur l'histoire sociale du code de la route [15] et du permis de conduire [14] et sur les représentations sociales de la sécurité routière [16]. Mais, rares sont les enquêtes s'intéressant aux conditions du passage du permis [17]. Toutes aussi rares sont celles qui l'étudient comme un rite de passage et un processus de socialisation [18]. De leur côté, les sciences juridiques saisissent l'évolution du droit du permis de conduire [19] [2] et du contentieux afférant [20] [21] [22].

Le permis de conduire et les formations qui permettent son obtention peinent à être appréhendés comme faisant partie intégrante de rapports sociaux qui sont au principe de multiples différenciations sociales (positions, inégalités, représentations, pratiques, etc.), mettant ainsi en avant des dispositifs légaux ou pédagogiques qui réduisent ces objets à

Simon Borja (✉)

CERAPS (UMR-CNRS 8026)

1 Place Déliot, BP 629, 59024 Lille Cedex

e-mail : borjasimon@yahoo.fr

Guillaume Courty (✉)

CERAPS (UMR-CNRS 8026)

1 Place Déliot, BP 629, 59024 Lille Cedex

e-mail : courtyguillaume@sfr.fr

Thierry Ramadier (✉)

Laboratoire Sociétés, Acteurs, Gouvernement en Europe (SAGE)

UMR 7363 CNRS/UDS

Maison Interuniversitaire des Sciences de l'Homme-Alsace (MISHA)

5 allée du Général Rouvillois, 67083 Strasbourg Cedex

e-mail : thierry.ramadier@misha.fr

¹La mise en avant d'un travail « pluridisciplinaires », tout en valorisant toujours davantage les modes de reconnaissance nominatifs (par rang ou par nom unique), nous incite à préciser que l'ordre alphabétique des auteurs indique, simplement, un travail où ces personnes ont contribué à cet article à parts égales, et « au même titre », dans un souci de mettre la recherche collective au fondement des activités scientifiques.

²Extrait des questions-réponses entre Jean-Luc Mélenchon (alors député européen) et Guillaume Durand, animateur de l'émission de France 2 *Face aux Français*, le 5 octobre 2010 :

GD : Vous n'avez jamais passé votre permis de conduire?

JLM : Non

GD : Vous voulez dire que vous l'avez raté plusieurs fois?

JLM : Non, non, non, je n'ai eu aucune attirance pour les voitures, ni pour... et je me suis débrouillé autrement tout le temps dans la vie; j'suis pas le seul [...].

de simples outils. Autrement dit, d'un côté ces « dispositifs » seraient d'une importance capitale pour transformer certains chantiers de société (sécurité routière, emploi, etc.) et de l'autre la formation à la conduite et le permis n'auraient pas d'ancrages sociaux et constitueraient en quelque sorte des « petits objets » qui n'ont l'air de rien quand on les prend du point de vue du rapport à l'objet³. Cette introduction voudrait aller contre ces petits riens et poser des questions de recherche qui ouvrent sur d'autres perspectives de compréhension des réalités spatiales, sociales et cognitives⁴. La principale raison est que, en tirant quelques fils, ces objets de recherche dévoilent un certain nombre d'impensés. Ils révèlent des dispositifs politiques qui butent souvent sur la principale difficulté qui est de rendre la mobilité accessible à tous. Nous souhaiterions ouvrir une première perspective afin d'expliquer et de comprendre les enjeux qui se construisent autour du permis de conduire. Pour la suivre, il est nécessaire de situer ce permis comme une pièce du système de la pensée qui encadre la mobilité, laquelle coordonne les discours et les politiques publiques sur le rapport entre les personnes et leurs déplacements [23]. En effet, la mobilité est un syntagme nouveau dans notre société contemporaine qui organise ce qu'elle doit être (une société mobile) et comment elle doit être vécue (des individus mobiles). La mobilité ne va pas sans un ensemble d'injonctions, d'idées reçues et de formules magiques qui poussent l'individu à voir dans les solutions fonctionnelles de déplacement mises à sa disposition une preuve de sa liberté et de l'accroissement de son autonomie [24]. La contribution de Pierre Lannoy propose une déconstruction de cette « liberté de circuler » donc des « autonomies individuelles ». Il fait un sort à nombre d'idées reçues sur notre liberté d'aller et de venir quand il nous faut autant d'autorisations et de permis de se déplacer qui sont diversement accordés. Car si la mobilité comme prêt à penser force à envisager d'un seul tenant le rapport entre la personne et son « insertion sociale » au travers de ses déplacements, le permis de conduire permet d'appréhender toutes les dimensions de la désaffiliation de ceux qui n'en

sont pas les possesseurs, voire l'ensemble de leur être social lorsque leurs dispositions sociales sont subordonnées à ce qui apparaîtrait comme, à l'évidence, une composante principale d'un capital de mobilité. Dans cette matrice de penser, il y a donc un pas fréquemment franchi qui substitue le permis à la mobilité. C'est ce que faisait notamment la lettre de mission de Jean-Pierre Raffarin, alors Premier ministre, adressée le 29 juillet 2004 à M. Jean-Michel Bertrand, député de l'Ain, pour la rédaction d'un rapport sur la mise en place d'un dispositif facilitant l'accès économique au permis de conduire : « Le permis de conduire, au même titre que le logement ou l'emploi, est incontestablement un facteur d'insertion sociale, dans la mesure où il représente pour nos concitoyens le principal moyen d'accès à l'autonomie de déplacement ».

Dans de nombreux champs – principalement le politique, l'ingénierie, la santé, le scientifique ou le juridique –, l'horizon de la formation au permis de conduire est borné par trois dimensions : la sécurité, l'emploi et l'autonomie individuelle. La lettre de mission de Jean-Pierre Raffarin condense l'essentiel de cette représentation dominante du permis de conduire. Il est tout d'abord présenté comme « le premier examen de France ». Ainsi, outre le fait qu'il s'apparente implicitement à un diplôme⁵, il est réduit à la mobilité individuelle (« le permis de conduire [...] représente pour nos concitoyens le principal moyen d'accéder à l'autonomie de déplacement »), elle-même envisagée comme un moyen de s'insérer (« le permis de conduire [...] est incontestablement un facteur essentiel d'insertion sociale »). Cette invocation du permis comme diplôme ne serait pas problématique, si elle ne reprenait pas à son compte des catégories des agents de l'insertion (pôle emploi, directions régionales de l'insertion, etc.) pour qui l'obtention du permis de conduire manifeste la « volonté de s'insérer » autant qu'il est « une preuve qu'ils [les jeunes] peuvent passer des épreuves s'ils le veulent »⁶. Ou, si elle n'exprimait pas d'une autre façon une conception de certains dirigeants d'entreprises pour qui le permis est une preuve qu'ils peuvent suivre *a minima*, les apprentissages et contraintes de l'entreprise. Et en définitive, dans cette association entre la possession du permis et le caractère de l'individu, c'est tout l'ordre moral qui pèse sur le jeune « fainéant » comme le déplore une conseillère en insertion : « S'il [le jeune] n'est pas capable de se déplacer, il ne sera pas capable de travailler » [26]. Cette invocation du permis

³Le champ des sciences humaines n'échappe pas à une hiérarchie sociale de ses objets et ne va pas sans considérations normatives sur ses objets. De la sorte, pour que de « nouveaux objets » fassent l'objet de recherche, il ne suffit pas qu'ils soient nouveaux parce qu'inventés récemment. Au contraire, leur nouveauté vient souvent du fait qu'ils sont envisagés et problématisés depuis d'autres approches scientifiques.

⁴Ces questionnements et perspectives, comme ce numéro, s'appuient sur deux journées d'études éponymes soutenues par le Sage, le Ceraps, les universités de Lille II et de Strasbourg. Sont intervenus à ces journées : Marc Camiolo, Yoann Demoli, Matthieu Grossetête, Fabrice Hamelin, Gérard Hernja et Pierre Lannoy. Nous remercions, en plus des participants qui se sont rigoureusement penchés sur les questions ouvertes par le programme, le public pour ses interventions et ouvertures.

⁵Dans la province canadienne de l'Ontario une loi sur la scolarisation obligatoire jusqu'à 18 ans, qui est entrée en vigueur le 20 décembre 2006, fait clairement le parallèle entre la scolarité et le permis de conduire, en précisant que le retrait du permis de conduire est une sanction applicable à tout contrevenant à cette nouvelle obligation d'être dorénavant scolarisé jusqu'à 18 ans !

⁶Éléments d'enquêtes en cours d'exploitation et présentés dans [25].

comme diplôme peut devenir une perspective heuristique. Reste néanmoins à le concevoir, dans la logique de M. Weber relu par P. Bourdieu comme un « bien de salut ».

Ainsi conçu, le permis se montre alors comme un monopole d'agences et d'agents de l'État. Il peut alors être envisagé comme un « instrument de gouvernement », nous explique Fabrice Hamelin dans sa contribution à ce numéro. Un dispositif de sécurité routière qui dépasse la régulation qu'elle propose en s'insérant dans un complexe d'instruments légaux et de contrôle total de la route et donc des injonctions à être et pouvoir être et des punitions afférentes. C'est aussi dans les réponses à ces dispositifs routiers que s'exerce la violence symbolique dont le permis de conduire est le dépositaire; tel un marqueur social inégalement distribué, inégalement manié dans ses usages et inégalement disponible, le permis n'est plus un seul et unique gage de capacité sur la route. Une catégorie sociale s'impose au carrefour de ces inégalités. Pour « les jeunes » – mais lesquels ? – ce diplôme s'est dressé comme une barrière qui rappelle l'invention du Bac dans la première moitié du XX^e siècle [27]. De cette première coupure, nous pouvons glisser vers les autres catégories sociales du fait des inégalités de transport au niveau régional, des différents maillages (bus, train) entre les grandes agglomérations et les bourgs, de la concentration des centres de formation autour des agglomérations centres, du foncier reléguant les catégories le plus décapitalisées vers les périphéries lorsque déjà, dépossédés économiquement, posséder un véhicule représente un coût important. Loin d'être chargée d'objectifs sociaux, la version moderne du permis repose (depuis 1958) sur une exigence de sécurité, ici la sécurité routière (raison pour laquelle cette lettre est adressée à M. Bertrand, alors membre du Conseil national de la sécurité routière). L'ouverture que propose Gérard Hernja dans ce numéro est celle d'un praticien qui, en pointant le passage du moniteur à l'enseignant auto-école pour la sécurité sur la route, donne son point de vue sur les conditions de l'apprentissage à mettre en œuvre pour former à la route. Aidée des rares recherches existantes [14], cette réflexion interroge sur la béance d'un terrain d'études riche en investigations à la charge du chercheur en sciences sociales. Les énigmes sont nombreuses. Qui sont les experts qui définissent les pédagogies et les horizons routiers ? D'où viennent-ils, quels enjeux pour quelles positions ? Comment les places au Conseil National de la Sécurité Routière sont-elles pourvues ? Comment s'organisent les stages de récupération de points et quel marché soutiennent-ils ? Quelles sont les pédagogies (implicites aussi) à l'œuvre dans les luttes autour de l'éducation routière ? Quelles sont les représentations des apprenants ? Comment s'organisent les oppositions entre auto-écoles associatives et auto-école traditionnelles ? Toutes ces questions de recherches sont

d'autant plus importantes que les considérations et les représentations sur ces objets et instruments des politiques publiques dont les ministères ont la charge, dépendent de leurs capacités à durer, à rester légitime ou des logiques qui permettent de transformer leurs cadres cognitifs [28] [29]⁷. En un mot, les manières de penser la route et le permis dans l'espace social dépendent aussi des manières dont elles sont pensées et relayées depuis les ministères. Ce que rappelle clairement cet entretien mené avec une vice-présidente d'une association locale d'éducation et d'insertion par la mobilité, directrice de la plateforme de mobilité régionale et vice-présidente d'une fédération nationale d'associations d'éducation et d'insertion par la mobilité :

[Directrice] [...] Moi je représente [fédération nationale d'association d'éducatrices et d'insertion par la mobilité] au ministère des transports sur tout ce qui est permis de conduire, en fait ! On est, en fait, à ce qu'on appelle : au CSER ! Alors c'est le Conseil supérieur de l'éducation routière. C'est-à-dire qu'on est sollicité quand il y a des réformes sur le permis de conduire. Donc on a mis, avec [l'administratrice actuelle] et avec sa prédécesseure, on a mis 4-5 ans, je ne sais plus, avant de pouvoir rentrer au ministère des transports. Le ministère nous soutenait financièrement, mais ne voulait pas qu'on participe à ce type de réunions et être consulté. Donc on était par exemple consulté sur la réforme du code de la route quand il y a eu les nouvelles questions du code et on a aussi incité l'État, à un moment à enlever les questions que heueueueu... En gros, 100% des élèves répondaient faux (ils ont des statistiques) et donc ils ont enlevé une série de questions sur les 800 questions initiales et aujourd'hui on continue d'être sollicité. Bon, après, plus ou moins, et pas suffisamment à notre goût, mais bon on est quand même présent, ce qui n'était pas le cas avant.

Moi, la première réunion où je suis allé, on était peut-être 30, avec le délégué interministériel sécurité routière et, la première structure qui s'est présentée pour représenter les auto-écoles associatives, c'est l'ECF qui dit : « *Nous*, on représente les auto-écoles associatives ! ». Forcément, ils ont un statut de Scop et ils ont quelques auto-écoles associatives sur le territoire, beaucoup sont des auto-écoles privées, mais il y en a quelques-unes qui ont un statut particulier, mais, eux, se présentait vraiment ainsi (l'air effaré) et [leur représentant] disait : « je représente les auto-écoles associatives ! ». Moi, j'étais après lui et je me suis dit : « Ben là, [elle se nomme], va falloir que tu assures (nous rions) quand tu vas te présenter parce que tu n'as plus aucun crédit, il vient de te tuer ! ». Heu donc, bon (souriante), j'ai expliqué la différence, ce qu'était une auto-école associative, les auto-écoles privées, voilà !

⁷Un cas exemplaire de ces transformations des cadres cognitifs et des représentations peut se trouver dans le cas des politiques de handicap que révèle l'étude de Muriel Larrouy sur *l'invention de l'accessibilité* [30].

L'enquêteur] Le ministère des Transports ne voyait pas trop la différence, c'est cela ?

Directrice] Enfin, pour... ? Jusqu'à aujourd'hui ? Enfin jusqu'en 2007 ou 5 ou 6, je ne sais plus, c'était ECF qui existait et qui était le représentant des auto-écoles associatives qui n'est qu'une auto-école commerciale. Alors bien sûr avec un statut particulier de Scop, mais voilà, c'est une structure complètement commerciale. Ils font des choses très bien en termes de pédagogie, etc., ils font aussi des choses très pourries, mais heuuuuu... voilà ! [...] Ça peut être dit, ça ne me dérange pas ! (Nous rions !) Ils le savent à ECF. Non mais je dis cela pour rire, il n'y a pas de soucis par rapport à cela parce que c'est assez clair avec ECF. Donc vous avez l'histoire, simplement !⁸

Si certains acteurs issus du secteur associatif structuré autour des politiques d'insertion arrivent à peine, depuis peu, à faire entendre une autre voix au sein des arènes qui définissent les représentations et les orientations des politiques éducatives et de la route, on comprend mieux alors que la tendance consiste à passer sous silence et à ignorer les dimensions sociales sur lesquelles repose l'obtention du permis. Il est donc particulièrement important d'insister sur d'autres enjeux qui reposent soit sur les conséquences de sa non-possession (insertion sociale et autonomie), soit sur les conséquences du processus de formation (ajustement au public formé, acquisition de « compétences », etc.). Autrement dit, peu de travaux portent sur les conditions sociales de ceux qui ne détiennent pas le permis B, comme si l'important n'était pas là, puisqu'en résolvant la question économique de son coût et la question méthodologique de la formation, l'accès au permis, la conduite, l'insertion sociale et l'exposition aux accidents pourraient devenir égaux pour tous. Pourtant le « permis à un euro », qui a fait suite au rapport de Jean-Michel Bertrand, est un dispositif qui n'a pas amélioré autant que les pouvoirs publics l'espéraient l'accès au permis auprès des plus démunis [31]. De même, la mortalité sur la route fait l'objet de grandes différences selon les genres (voir les bilans annuels de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière) ou selon les classes sociales [32], montrant ainsi que les différences sociales ne peuvent se réduire à des dimensions individuelles (psychologiques ou biologiques) détachées de leurs dimensions sociales. Ce qui explique aussi que, dans ce numéro, et à partir des statistiques officielles disponibles, Yoann Demoli leur pose d'autres questions et arrive à raccrocher tout un ensemble d'éléments laissés en points aveugles des politiques publiques, montrant bien les possibilités de questionner

l'ordre des socialisations pour saisir l'ancrage social du rapport au volant. En définitive, les cadrages en termes de sécurité, d'emploi et d'autonomie individuelle amputent la question des inégalités sociales dans le rapport à la route et au permis et ne sont certainement pas étrangers au fait que nous avons très peu d'informations sur les 17% des Français qui n'ont pas le permis de conduire (alors que des efforts importants sont déployés, pour des questions de sécurité routière, afin de mieux connaître ceux qui roulent sans permis). Pourtant, en France (mais aussi ailleurs en Europe), depuis bientôt deux décennies, et notamment sous l'impulsion des premières actions de quelques « maisons du temps et de la mobilité », les aides à la mobilité se multiplient, se diversifient et se répartissent sur le territoire national.

Comme l'évoque l'extrait de l'entretien retranscrit plus haut, un certain nombre de professionnels de l'insertion ont développé depuis le milieu des années 2000 des apprentissages alternatifs à la route et au permis. Vouloir le permis, apprendre le code, conduire un véhicule n'est pas uniquement une affaire économique ou l'objet d'une rationalité volontariste des individus qui ne possèdent pas le sésame. Des dispositifs de formations et d'enseignements spécifiques ont ainsi été mis en place pour lutter contre ce qui apparaît pour ces professionnels de l'insertion, comme « des inégalités d'accès au permis B » au sein d'Écoles de conduite à statut associatif (ECSA; anciennes auto-écoles sociales). Ces dernières constituent en effet autant de dispositifs qui mettent en œuvre, hors des circuits pédagogiques classiques, des modèles d'apprentissage élaborés pour pallier les inégalités en inventant par ailleurs des métiers comme celui de « conseiller à la mobilité » [33] [34]. Ce constat d'inégalités face au permis est le terreau de ces acteurs qui ont fondé des structures associatives pour tenter de lever les « freins à la mobilité » et à l'emploi [35] [36] en touchant des populations sans permis de conduire, en répondant à « des missions d'insertion » [37] reconnues et subventionnées par l'État par l'intermédiaire des missions locales, des Régions ou de Pôle emploi. La prise en compte de ces inégalités dans les dispositifs des politiques publiques de l'insertion et de l'emploi s'appuie cependant sur une corrélation entre permis de conduire et accès à l'emploi [38] [39] [40]. Or, *il y a, d'un côté, des inégalités scolaires dont il serait important de vérifier si certaines se rejouent lorsque l'ancien élève est face au permis et, d'un autre côté, des inégalités face à l'emploi, dont la corrélation statistique avec la possession du permis est interprétée comme une causalité (le permis faciliterait l'accès à l'emploi), sans pour autant que cette corrélation entre les inégalités scolaires et d'accès à l'emploi ne fasse actuellement l'objet d'investigations précises.* Autrement dit, d'une part, une approche compréhensive des conditions sociales qui

⁸Entretien du 10 septembre 2015, centre de la France, réalisé dans les locaux de l'association par Simon Borja.

conduisent à la détention du permis n'est pas réellement menée (le statut professionnel ou le niveau de scolarisation, par exemple, sont posés comme une situation sociale qui contraint simplement et l'expérience individuelle) et, d'autre part, la transformation d'une corrélation statistique en une relation causale interroge la place du permis de conduire : dans quelle mesure favorise-t-il l'accès à l'emploi, sachant que la corrélation observée permet également de se demander dans quelle mesure l'emploi favorise l'obtention du permis ? Cette interrogation est d'autant plus importante que le permis n'est pas toujours un avantage sur le marché de l'emploi [41].

Les enquêtes statistiques fournissent finalement des connaissances très partielles des positions et dispositions sociales des personnes qui possèdent le permis de conduire : les mieux renseignées sont centrées sur l'âge et le sexe [42], les moins développées opposent les diplômés de l'enseignement supérieur aux autres diplômés [43]. Le permis de conduire reste dans tous les cas relativement peu étudié du point de vue des nouvelles formations [44] et, étrangement, l'appel à « bouger pour s'en sortir » [45] n'a suscité aucune étude sur ces dispositifs depuis les premières mobilisations d'acteurs sur ces thèmes [46]. Que nous disent les outils pédagogiques mis en œuvre dans les ECSA sur la manière de percevoir et de traiter ces inégalités face au permis de conduire ? La question est d'autant plus importante que L'Horty et ses collègues [47] montrent que c'est plus la procédure d'accompagnement qui accroît la réussite au permis de conduire que les compétences cognitives des personnes confrontées à des difficultés sociales. Ainsi, la formation à la conduite semble sensible aux dispositions sociales, ce que, d'une certaine manière, Marie-Axelle Granié souligne dans sa revue de littérature quand elle aborde d'une part les recherches sur la menace du stéréotype auquel les femmes sont soumises durant la formation, et d'autre part les effets de genre qui interviennent au moment de l'examen pratique.

En se décentrant un temps de l'enjeu de la sécurité, le permis de conduire permet de souligner que c'est l'enjeu économique, depuis la thématique de l'accès à l'emploi, qui structure également la recherche sur cet objet, mettant ainsi au second plan d'autres inégalités sociales, telles que la situation sociale des conducteurs, et les modalités d'obtention du permis de conduire. C'est d'ailleurs en considérant implicitement ces inégalités comme des inégalités économiques qu'elles ne peuvent précisément être abordées dans leurs dimensions sociologiques et socio-cognitives.

Cependant, à y regarder de plus près, en abordant le volet sécurité routière du permis, la conduite d'un véhicule de tourisme met en évidence des différenciations sociologiques du fait des variables les plus classiques qui produisent les inégalités. D'un côté les faits sont là et

persistent : les différences de mortalité sur la route selon le genre se stabilisent d'années en années autour des proportions suivantes : un tiers des morts sur la route sont des femmes (et un tiers de celles-ci sont passagères). La surmortalité masculine s'observe depuis près de 20 ans et pose question surtout parce qu'elle est en lien avec une autre observation également durablement préoccupante, à savoir que ce sont aussi les hommes, plutôt que les femmes, qui sont plus fréquemment exposés aux accidents mortels quand ils sont à la fois novices et jeunes. Les explications de ce double constat portent soit sur une cause situationnelle rapportée à l'individu (les hommes sont surexposés car ils parcourent plus de kilomètres), soit sur des causes individuelles liées à des attitudes ou à des biais de perception (plus grande prise de risque chez les hommes, plus de comportements infractionnistes, plus grande confiance en la maîtrise du véhicule qui favorise une méconnaissance des risques encourus et la croyance d'être moins exposés que les autres aux accidents, etc.). De tels modèles incitent à envisager la mortalité sur la route comme relevant surtout de comportements infractionnistes. D'autres approches psychologiques ont cependant cherché à considérer le contexte social de la conduite [48], mais en conservant toutefois une perspective infractionniste de la sécurité. Pour résumer, ces approches tentent de mettre en regard les normes de conduites produites par le code de la route à celles qui sont en vigueur dans l'entourage du conducteur (influence sociale, identités, etc.). Dans le cadre de cette perspective infractionniste qui tend à réduire la sécurité à une approche individuelle, notons toutefois que Gueguen et Pichot [49] montrent qu'une personne qui est perçue comme appartenant en apparence à une classe sociale favorisée entraîne beaucoup plus les autres piétons à traverser lorsque le feu des piétons est rouge que ne le fait une personne appartenant en apparence à une classe populaire. Pour revenir à la conduite automobile, constater tout simplement que la route est plus meurtrière pour les classes populaires que pour les autres fractions de la population [32] est récent et ne s'accompagne pas d'explications aisément partageables comme dans le cas des différences de genre. Tout se passe donc comme si les logiques sociales de la sécurité routière étaient plus difficiles à concevoir que les logiques individuelles ou que les éléments techniques qui expliqueraient toutes les causes des accidents. Pour se dégager des visions individualistes, on peut encore prendre le constat que les femmes perdent, vis-à-vis des hommes, tout avantage sur le marché de l'emploi dès lors qu'elles affichent le permis moto en plus du permis B sur leur CV [41]. Et dans quelle mesure ces logiques sociales ne sont-elles pas diluées, finalement, dans des logiques individuelles (par exemple, la surmortalité des classes populaires sur la route serait plutôt analysée à partir

des différences constatées en termes de genre et d'âge) ? Au-delà de la compétence individuelle supposée nécessaire, quelle place et quelle force ont les contextes social et spatial dans lesquels la personne a grandi ou dans lequel elle se retrouve ?

D'une manière générale, tout se passe par ailleurs comme si, dans le champ de recherche sur le permis de conduire, les explications renvoyaient directement aux stéréotypes sociaux qui sont intériorisés et appropriés (car valorisées socialement) quand c'est un groupe dominant qui est la cible (ex : un homme peut être victime de ses compétences de conduite) alors qu'elles renvoient aux conséquences des stéréotypes sociaux (car les stéréotypes sont dévalorisants) quand c'est un groupe dominé qui est la cible (ex : les femmes sont victimes de la croyance selon laquelle elles sont moins compétentes pour conduire). Autrement dit, comme le propose Lorenzi-Cioldi [50], dans le sens commun, les groupes dominants apparaissent comme une collection d'individus alors que les groupes dominés sont envisagés comme un agrégat d'individus interchangeables. Or en naturalisant les stéréotypes d'un côté (en opposant par exemple les hommes aux femmes) et en les incluant d'emblée dans des enjeux sociaux de l'autre (la sécurité sur la route ou les infractions routières par exemple), le chercheur ne travaille que sur la moitié de la réalité sociale vis-à-vis du permis de conduire, c'est-à-dire sur celle qui est légitime car stéréotypée par le sens commun et portée par l'idéologie dominante⁹. Par exemple, alors que cela fait plusieurs décennies que nous savons maintenant que les hommes réussissent mieux que les femmes leur formation au permis de conduire et que, par ailleurs, les novices en conduite les plus fréquemment victimes d'accident sont les hommes, le paradigme de l'influence sociale (sur l'individu en situation) est privilégié par rapport à l'analyse des pratiques observées par les formateurs et les inspecteurs lors l'examen de conduite. Autrement dit, l'effet des manières de dispenser la formation sur les élèves est analysé sans interroger d'où proviennent ces manières de former les futurs conducteurs, qui les véhiculent et qui les mettent en pratique (il n'existe pas à notre connaissance de sociologie de l'enseignement de la conduite). Il devient alors difficile de comprendre qu'à mesure que le permis de conduire est toujours plus fortement associé à l'insertion socio-professionnelle et qu'à mesure que la formation permanente prend de l'ampleur sur

le marché de l'emploi, le permis de conduire ne soit plus délivré définitivement (permis à points), que des stages de formation soient organisés pour les infractionnistes, que le retrait du permis lié à l'âge apparaisse déjà dans certains pays. Ainsi, de même que les diplômes sont de plus en plus professionnalisants, le permis semble suivre la même trajectoire : il devient également plus professionnalisant. Par conséquent, les résultats de l'accès au permis selon les classes sociales et les ECSA comme équivalent des lycées professionnels au sein de l'éducation nationale incitent à mettre à l'épreuve des faits cette hypothèse déjà formulée selon laquelle se rejouerait lors de la formation au permis de conduire ce qui s'est déjà passé lors de la scolarité.

Une nouvelle fois, envisager le permis de conduire comme un « bien de salut » permettrait de comprendre les différences entre les hommes et les femmes au niveau de la formation comme celles de l'accès au volant. Car tel que le proposent Bourdieu et Boltanski [51], les titres sont construits par ceux qui ont intérêt à en contrôler l'usage. Cette hypothèse est d'autant mieux mise à l'épreuve quand on observe les transformations d'un champ de production des formateurs (ici les auto-écoles et plus généralement les établissements scolaires) à l'aune des transformations du champ de production économique. Nous avons déjà évoqué les transformations qui semblaient suivre l'évolution des règles du marché de l'emploi. Ainsi, tout comme un même niveau de scolarisation se dévalue dans le temps sur le marché du travail, le permis de conduire peut également se dévaluer. De plus, tout comme un même titre scolaire ne permet pas aux femmes d'accéder aux mêmes emplois que les hommes, on verra dans ce numéro, avec le texte de Yoann Demoli, que le permis de conduire ne permet pas d'accéder en toute égalité au volant.

Le lien entre permis de conduire et emploi pourrait aussi être analysé dans une toute autre direction. En effet, tous deux ont en commun le fait qu'ils marquent un passage symbolique à l'âge adulte¹⁰. On peut alors se poser la question de savoir si le rite du premier emploi (qui compte) et le rite du permis sont ajustés. Et, par exemple dans quelle mesure les étudiants, qui peuvent repousser le rite de passage dans la vie active par leur engagement dans des études, sont-ils moins contraints que d'autres personnes de leur génération, qui elles sont déjà actives, à entretenir un rapport au permis de conduire comme un rite de passage dans la vie adulte ?

Enfin, nous avons déjà précisé que le permis de conduire était souvent réduit à la mobilité et à l'autonomie individuelle. Cependant, en dehors de toute logique, les pratiques spatiales qui différencient les détenteurs des non-détenteurs

⁹Lorenzi-Cioldi précise que si les dominants sont représentés comme une collection d'individus et les dominés comme un agrégat formant un groupe homogène, c'est que les processus cognitifs à l'œuvre dans ces représentations sont ajustés à l'idéologie individualiste de la « réussite » sociale : les dominants doivent leur place dans la société à des caractéristiques personnelles qu'ils ont su développer, quand les dominés la doivent à des caractéristiques qui sont communes à ceux qui occupent cette place dans la société.

¹⁰Cf. Rougerie et Courtois [52] pour l'emploi et Bozon [18] pour le permis de conduire.

sont très rares et, quand elles existent, elles ne sont pas pensées en regard des conditions sociales des personnes interrogées. Ainsi les protocoles d'analyse mesurent un effet géographique du permis de conduire « toutes choses égales par ailleurs », c'est-à-dire à partir d'analyses inférentielles (sous-groupes définis isolément) plutôt que structurales (sous-groupes définis relationnellement à partir d'un ensemble de modalités). Parce que le postulat implicite est que, sans permis, le déplacement est plus difficile, aucune étude n'a proposé d'une part d'analyser la diversité des structures de déplacements géographiques des non-détenteurs du permis, d'autre part de comparer les résultats obtenus avec ceux des personnes qui ont accès au volant. Est-ce que certaines personnes se déplacent tout autant que certains conducteurs quand bien même elles n'ont pas le permis et ne conduisent pas ? Sont-elles forcément passagères d'une voiture ? Qui sont-elles ? À qui sont-elles comparables sur ce point ? Ces questions apporteraient des éléments de compréhension sur les enjeux sociaux du permis B. Si elles ne sont toujours pas d'actualité, c'est certainement parce que, comme pour le champ de recherche des représentations sociales de l'espace [53], celui sur le permis de conduire communique très peu avec celui, actuellement florissant, sur les mobilités géographiques.

Ces propositions de perspectives socio-cognitives d'analyse du permis de conduire sont éloignées des stéréotypes du sens commun, mais ne les excluent pas. Elles sont évoquées afin de tenter de prendre au sérieux les inégalités sociales du permis de conduire et de la conduite sans les cantonner à des approches naturalisantes de santé publique, économique d'insertion sociale et individualisantes de prise de risque (ou de conduite à risque) et d'autonomie. Enfin, approfondir l'analyse du permis de conduire suppose de ne pas isoler cette formation et cet examen des pratiques sociales et spatiales associées à la conduite, autrement dit de ne pas se limiter aux infractions, aux risques et à l'emploi., les articles de recherche qui composent ce numéro thématique prolongent ces premiers travaux et s'inscrivent dans ce renouveau des questionnements autour des enjeux affichés pour questionner les inégalités sociales à l'œuvre dans l'accès au permis de conduire.

Références

- Courty, G (1990) Le sens unique. La codification des règles de conduite sur route, *Politix* 10-11 : 7-20.
- Kletzen, A (2000) *L'automobile et la loi. Comment est né le code de la route ?* Paris, L'Harmattan.
- EvolMob (2014) *Évolution de la mobilité des jeunes : réponse à la crise ou tendance de fond ?*, Forum Vies Mobiles.
- Ramadier, T (2004) Transdisciplinarity and its challenges : The case of urban studies, *Futures* 36(4) : 423-439.
- Chapelon, J (2008) *La politique de sécurité routière*, Paris, Lavoisier.
- Courty, G (2007) L'automobilisme et l'État : restauration, dévalorisation et mobilisation de l'automobile, in Lannoy, P et Ramadier, T (dir.), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Bruxelles, Bruylant-Academia : 89-99.
- Lefebvre, C (2001) Vers la formation de la conduite automobile intégrant des connaissances conceptuelles et des métaconnaissances, *Recherche Transports Sécurité* 70 : 16-40
- Camilo, M (2014), *L'éducation routière en question, Proximité/Sociologie*, EME éditions.
- Assailly J-, P (2013) Quelles innovations pédagogiques dans le cadre de la réforme du permis de conduire ?, *Questions Vives* 9(19).
- Carcassonne, M, Servel, L (2009), Formation à la conduite routière : approche socio-langagière des leçons de conduite, *Bulletin suisse de linguistique appliquée-Pratiques langagières et formations professionnelles* 90 : 17-35.
- Delhomme, P (2003) *Mise en œuvre et évaluation d'une intervention basée sur l'engagement à respecter les limites de vitesse auprès de participants à des stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route*, Paris, DSCR-Inrets.
- Paquette, G (2003) *Profil d'apprentissage de la conduite automobile chez les jeunes du Québec*. Rapport de recherche. Groupe de recherche en sécurité routière, Département d'information et de communication, université Laval.
- Peretti-Watel, P (2001) La conduite automobile : un objet de recherche sociologique ?, *Archives européennes de sociologie* 2 : 391-428
- Cuneggatti, H (2012) *Passer son permis. Sociologie d'une formation déniée*, Paris, L'Harmattan.
- Fridenson, P (1991) La société française et les accidents de la route, 1890-1914, *Ethnologie française* XXI(3).
- Granié, M-A (2016) *Représentations sociales et sécurité routière*, in Lo Monaco, G, Delouée, S & Rateau, P (dirs.), *Les représentations sociales. Théories, méthodes et applications*, Bruxelles, de Boeck Supérieur : 279-294.
- Masclat, O (2002) Passer le permis de conduire. La fin de l'adolescence, *Agora Débats/jeunesse* 28 : 46-58.
- Bozon, M (2002) Des rites de passage aux « premières fois ». Une expérimentation sans fins, *Agora Débats/Jeunesse* 28(1) : 22-33.
- Guillaume, M, Legal, H (1993) L'évolution du droit du permis de conduire, *Revue Française de droit administratif* 1 : 124-140.
- Pinsard, E (2012) *Les pratiques des magistrats en matière de répression de la délinquance routière : les cas des TGI de Lyon, Roanne et Saint-Étienne*, thèse de science politique, Saint-Étienne : universités de Saint-Étienne-Lyon 2.
- Perez-Diaz, C (1998) *Jeux avec des règles pénales : le cas des contraventions routières*, Paris, L'Harmattan.
- Guilbot, M (1990) *Analyse de la gestion judiciaire des délits routiers*. Étude comparative dans deux départements, Arcueil, Inrets.
- Borja, S, Courty, G, Ramadier, T (2014) Trois mobilités en une seule ? Esquisses d'une construction artistique, intellectuelle et politique d'une notion, *EspacesTemps.net*, octobre <http://www.espacestemp.net/articles/trois-mobilites-en-une-seule/>
- Borja, S, Courty, G, Ramadier, T (2013) « Mobilité » : la dynamique d'une doxa, *Regards Sociologiques* 45-46.
- Borja, S (2016) *Perspectives et interrogations sur les déclinaisons, les valeurs et les enjeux de la mobilité*, Assemblée générale de la plateforme mobilité pour plus de liberté, préfecture de Chaumont, 30 juin 2016.

26. Gachelin, M (2007) Les jeunes et la mobilité, *Empan* 67 : 60–64.
27. Goblot, E (2010) *La barrière et le niveau – Étude sociologique sur la bourgeoisie française moderne*, Paris, Puf (1925 pour la 1^{re} édition).
28. Muller, P (2000) L'analyse cognitive des politiques publiques : vers une sociologie politique de l'action publique, *Revue française de science politique* 50(2) : 189–208.
29. Muller, P (2005) Esquisse d'une théorie du changement dans l'action publique. Structures, acteurs et cadres cognitifs, *Revue française de science politique* 55(1) : 155–187.
30. Larrouy, M (2011) *L'invention de l'accessibilité. Des politiques de transports des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité (1975–2005)*, Grenoble, PUG.
31. Abramovici, M, Bancel-Charensol, L, Jongleux, M, Maman, C (2008) *La dynamique de l'innovation dans les services de formation à la conduite et à la sécurité routière ? Rapport final* Prédit, laboratoire Organisation et efficacité de la production, université Paris Est.
32. Grossetête, M (2012) *Accidents de la route et inégalités sociales. Les morts, les médias et l'État*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant, collection « Champ social ».
33. Borja, S (2015a) *De la mobilité aux conseillers en mobilité. Éléments de cadrage*, assemblée générale de l'association Mobilix, Conseil départemental du Bas-Rhin, Strasbourg, 30 juin.
34. Borja, S (2015b) *Quelles pédagogies et quels partenariats lorsque l'insertion est vue au prisme de la mobilité ?*, *Le regard du chercheur* à la première journée régionale mobilité et insertion en Rhône-Alpes, 8 octobre.
35. Le Gall, S (2008) Faciliter l'accès au permis de conduire, *La Gazette Santé Social* 40, avril.
36. Sedrati-Dinet, C, Prévôt, H (2010) Auto-écoles associatives : viser la mobilité pour tous, *Actualités sociales hebdomadaires* 2645, 5 février.
37. Prévôt-Huille, H (2009) *Qu'est-ce qu'une auto-école sociale ?*, Publication FARE.
38. Raphael, S, Rice, L (2002) Car ownership, employment and Earnings, *Journal of urban Economics* 52 : 109–130.
39. Kawabata, M (2003) Job acces and employment among low-skilled autoless workers in US metropolitan areas, *Environment and planning A* 35 : 1651–1668.
40. Ong, P, Miller, D (2005) Spatial and transportation mismatch in Los Angeles, *Journal of planning education and research* 25(1) : 43–56.
41. Parquet, L, Duguet, E, L'Horty, Y, Petit, P, Sari F (2011). *Être mobile pour trouver un emploi ? Les enseignements d'une expérimentation en région parisienne*, rapport à l'Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances.
42. Demoli, Y (2014) Les femmes prennent le volant. Les logiques sociales de la diffusion du permis et l'usage de l'automobile auprès des femmes au cours du XX^e siècle, *Travail, genre et sociétés* 32(2) : 119–140.
43. Roux, S (2012) La diffusion du permis de conduire en France, *Recherche Transports Sécurité* 28 : 154–166.
44. Hernja, G (2005) *Modes de raisonnement, représentations de la conduite et relations aux risques chez les formés impliqués dans des situations d'apprentissage de la conduite d'un véhicule automobile*, doctorat de Science de l'éducation, université de Nancy 2.
45. Le Breton, E (2005). *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin.
46. Allemand, S (2008). *Apprendre la mobilité. Les ateliers mobilité, une expérience originale*, Paris, Le cavalier bleu.
47. L'Horty, Y, Duguet, E, Petit, P, Rouland, B (2012) *Faut-il subventionner le permis de conduire pour les jeunes en difficulté d'insertion ? Premiers résultats d'une expérimentation nationale*, Centre d'étude des politiques économiques de l'université d'Evry.
48. Felonneau, M-L, Aigrot, F, Causse, E (2006) *Analyse psychosociologique des mesures réglementaires en matière de permis de conduire*, Rapport Final, convention DSCR/ INSERR n+ CV03000072, université Bordeaux 2, 151 pages.
49. Guéguen, N, Pichot, N (2001) The influence of status on pedestrians' failure to observe a road-safety rule, *Journal of social psychology* 141(3) : 413–415.
50. Lorenzi-Cioldi, F (2002) *Représentations des groupes dominants et des groupes dominés. Collection et agrégat*, Grenoble, presses universitaires de Grenoble.
51. Bourdieu, P, Boltanski, L (1975). Le titre et le poste : rapport entre le système de production et le système de reproduction, *Actes de la recherche en sciences sociales* 1(2) : 95–107.
52. Rougerie, C, Courtois, J (1997) Une étape du passage à l'âge adulte : l'emploi qui compte, *Population* 52(6) : 1297–1327.
53. Ramadier, T, Moser, G (1998). Social legibility, the cognitive map and urban behaviour, *Journal of Environmental Psychology* 18(3) : 307–319.