



HAL
open science

Passe ton permis d'abord

Guillaume Courty, Simon Borja, Ramadier Thierry, Victor Lepaux

► **To cite this version:**

Guillaume Courty, Simon Borja, Ramadier Thierry, Victor Lepaux. Passe ton permis d'abord. 2023.
hal-04331175

HAL Id: hal-04331175

<https://hal.science/hal-04331175v1>

Submitted on 13 Dec 2023

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.

Passe ton permis d'abord !

En annonçant le 20 juin 2023 que l'âge de passage du permis allait être abaissé à 17 ans le 1^{er} janvier 2024 après un siècle réservé au plus de 18 ans, la Première ministre Elisabeth Borne a présenté une mesure « demandée » par la jeunesse sollicitée par Matignon dans le cadre des « rencontres jeunesse ».

De prime abord une telle mesure peut apparaître logique surtout qu'il s'agit de s'inscrire dans un mouvement ouvert par le Royaume Uni et de quelques autres pays occidentaux. Les propos de la Première ministre visent en plus à permettre aux apprentis vivant dans les zones rurales de pallier les carences en transports publics qui peinent à les rendre mobiles. Les « jeunes en lycée pro » sont d'ailleurs les bénéficiaires d'une autre mesure beaucoup plus classique celle-là : ils pourront bénéficier dès la rentrée 2023 d'une aide de 500 euros pour les aider à financer le permis.

Nous proposons d'inscrire ces deux annonces dans une réflexion plus globale en utilisant un mode d'analyse que délaissent régulièrement les pouvoirs publics : croiser les variables qui concernent la population ciblée grâce à l'analyse des données statistiques disponibles et cumuler des logiques d'analyse provenant d'horizons épistémologiques différents dans les sciences sociales. Ainsi recadrées, ces deux mesures apparaissent beaucoup moins adaptées au problème visé : assurer la mobilité dans les zones rurales pour garantir l'accès au travail.

Le permis coûte trop cher !

Depuis plus de vingt ans tous les acteurs nationaux ou territoriaux qui se sont saisis du permis de conduire ont tous été d'accord pour reconnaître qu'il coûtait cher (1804 euros en moyenne selon l'enquête UFC Que-choisir ? de 2020) et que ce coût constituait une barrière à l'entrée dans les différents sites de formation disponibles sur le territoire. Le nombre impressionnant de dispositifs ayant eu pour objectifs de baisser cette barrière¹ (), comme les fameux permis à 1 euro, n'ont jamais permis d'invalidier ce fait : le permis de conduire est l'un des examens les plus difficiles à obtenir même s'il est pris en charge financièrement.

En France, chaque année, le taux de réussite avoisine les 60 %. Ainsi, en 2010 date de la dernière enquête nationale disponible, avec un taux de réussite de 57%, ce sont 749 641 permis B qui ont été délivrés. En 2008, un peu plus de 49 millions de personnes qui résident sur le territoire national étaient en âge de le détenir². Toutefois, un peu plus de 8,5 millions d'entre elles ne possédaient pas ce document certifié par l'État, soit 17 % de la population. Au même moment (2010), 1,3 million de candidats se sont présentés à son examen, 59 % d'entre eux pour la première fois. Enfin, cette même année, le ministère de l'Intérieur indique que 85 700 personnes se sont vues invalider leur permis B pour « solde de point nul³ ».

Le nombre d'échecs à l'examen concerne 55 9081 personnes, soit cette année 2010 environ 7,2 % des sans-permis (ce qui reste une approximation puisque certaines personnes peuvent

1 Des chercheurs en avaient dénombré 111 municipaux, 33 départementaux et 13 régionaux in L'Horty Yannick, Duguet Emmanuel, Petit Pascale, Rouland Bénédicte & Tao Yiyi, (2013), « Faut-il subventionner le permis de conduire des jeunes en difficulté d'insertion ? Évaluation de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir », TEPP Research report.

2 Ce chiffre correspond à l'effectif pondéré des personnes âgées de 18 ans et plus dans l'Enquête nationale transports et déplacement (ENDT) de 2008.

3 Ministère de l'Intérieur, 2010, *Bilan des examens du permis de conduire*, 54p. [en ligne]

échouer plusieurs fois dans l'année quand d'autres peuvent l'obtenir après un premier échec, toujours dans la même année). Malheureusement, nous ne connaissons de cette population que sa répartition par sexes et par départements, sans même pouvoir croiser ces deux variables. Le projet de la Première ministre interroge donc une première inconnue de l'équation posée : qui sont les jeunes des zones rurales concernés et combien sont-ils dans la population des personnes en âge de le passer ?

Aider financièrement a donc très peu de chance de permettre d'abaisser la lourde barrière qui empêche la plupart des 17% de la population d'obtenir le permis. Ce n'est pas avec 500 euros que la pesanteur de la très classique inégalité des chances devant un diplôme sera neutralisée d'autant que celui-ci n'a souvent d'intérêt que si les chances de s'équiper et d'entretenir un véhicule reste envisageable pour le candidat.

Le permis forme la jeunesse ?

Inscrivons maintenant le permis dans la longue durée et regardons la courbe des détenteurs. Divers travaux de géographie ou de sociologie, menés d'abord en Scandinavie à partir de statistiques nationales puis renouvelés pour les autres pays développés montrent que les jeunes adultes, surtout citadins et étudiants ou diplômés, tendent ces deux dernières décennies à retarder leur passage du permis. Le tour du monde du lent déclin du permis de conduire est annoncé : -0,6% par an dans les pays de l'OCDE, sans pour autant être généralisé puisqu'en Finlande, par exemple, il n'est pas observé.

Ce lent déclin est également celui de la conduite automobile qui a atteint son plafond et ne croît plus⁴. En France, une traduction de ce plateau de la courbe se trouve en amont de la conduite, dans l'obtention même du permis. En 1966, les personnes vivant sans-permis représentaient 59 % de la population en âge de le posséder⁵, 37 % en 1982, puis 25% en 1994 pour atteindre 17% en 2010⁶.

Même en cours de stagnation, il est tout à fait possible de souligner que, des années 1960 au début des années 2010, le permis de conduire est devenu un nouveau bien de salut. D'un point de vue anthropologique, avoir le permis a ouvert une nouvelle étape dans la formation des jeunes hommes avant l'entrée dans la vie active et la formation du couple. Sans aller jusqu'à cette emphase des parlementaires pour qui le permis « a toujours symbolisé l'indépendance et l'entrée dans la vie adulte »⁷, retenons qu'il est encore au centre des « rapports de force »⁸ où les plus jeunes sont rappelés à l'ordre d'avoir à conduire par les plus anciens. D'un point de vue sociologique, l'obtention du permis par les femmes leur a permis de commencer à rattraper le retard historique qui les caractérisait même si elles composent encore, en 2010, 71% des non titulaires du permis. Si la Première ministre devait amender sa communication, ce serait donc déjà en adoptant le féminin pour cibler la population la plus concernée.

4 Demoli Y. & Lannoy P. (2019), *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte « Repères », p. 42.

5 Roux S. (2012), « La diffusion du permis de conduire en France », *Recherche Transports Sécurité*, n° 128, p. 154-166.

6 La seule analyse statistique disponible (Roux, 2012) indique que la population des détenteurs du permis était encore en croissance de 2,4% par an en 2007. Cette tendance varie sur le territoire français mais, globalement, la possession du permis diminue dans les grands centres urbains et augmente dans les autres territoires.

7 Phrase de l'exposé des motifs de la Proposition de loi de l'Assemblée nationale n°1139 du 25 avril 2023 entendant abaisser l'âge de passage du permis à 16 ans.

8 Masclat O. (2002), « Passer le permis de conduire : la fin de l'adolescence », *Agora débat/jeunesse*, n° 28, p. 56.

Les travaux les plus récents n'annoncent finalement qu'un report et non un renoncement au permis de conduire. Cette réflexion sur le report d'une fraction bien spécifique des sans-permis a été particulièrement médiatisée. Des reportages sur l'achat des véhicules sans permis pour de jeunes urbains de milieux favorisés aux enquêtes sur les conducteurs sans permis dans les quartiers difficiles attestent de cet intérêt pour la vie sans permis dans les grandes villes. Cette rupture affirmée avec les générations précédentes est envisagée comme une tendance pour saisir les futures évolutions du rapport à l'automobile, de la soumission à l'injonction à la mobilité⁹ et aux capacités à se déplacer dans l'espace social. C'est ainsi déjà faire le constat que les dimensions symboliques du permis de conduire jouent autant que les dimensions économiques et sociales. Encore faudrait-il que cette dimension symbolique soit elle-aussi prise en compte par les pouvoirs publics¹⁰...

Le permis : une liberté de circuler sous condition

Inégalité des chances, cumul genré de handicaps (le permis coûte plus cher pour les femmes, économiquement et psychologiquement), répartition inconnue des personnes en besoin de droit d'accès à un véhicule sur le territoire : à ces premières tendances lourdes et à ces méconnaissances, il faut ajouter une dernière interrogation. Et si, pour certaines fractions de la population dont font partie les jeunes en lycée professionnel, toutes ces difficultés se cumulent pour faire du permis un accès improbable et/ou pernicieux à la mobilité ?

Commençons par préciser comment se manifeste ce cumul producteur d'inégalités. C'est en fait une addition de déficits en ressources légitimes qui se combinent à certaines caractéristiques socio-démographiques. Dans ce cas, la probabilité d'échouer, de ne pas posséder ou de ne pas accéder à un marché ou à un bien augmente. Pour la conduite automobile par exemple, il a déjà été souligné que les « inégalités s'additionnent »¹¹ : celles qui éloignent du permis s'ajoutent à celles qui éloignent de l'automobile. Autrement dit, les sans-permis cumulent des conditions qui leur sont défavorables bien avant qu'ils ne soient confrontés personnellement à l'examen du permis. A titre d'exemple, les stéréotypes de genre sont présents lors de la formation et du passage de l'examen du permis de conduire¹². Ils contribuent, pour les femmes, à augmenter les ressources financières nécessaires du fait de la quasi obligation de devoir prendre plus de leçons de conduite. Par ce cumul, le genre féminin devient ainsi défavorable, soit par intériorisation, soit par effets du stéréotype. En abordant le diplôme, la variable du diplôme joue pleinement, renforcée par le fait d'être issu

9 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/>

10 Contrairement au discours gouvernemental, le président du syndicat des enseignants de conduite (Unidec), Bruno Garancher invoque ces dimensions dans son analyse : « Comment envisager de telles mesures, si lourdes de conséquences en termes de vie humaine, alors qu'aucune étude d'impact, aucune prise en compte des statistiques sur la mortalité et la morbidité routière, aucune concertation avec les professionnels de l'enseignement de la conduite, ni avec les instances en charge de la sécurité routière, publiques ou privées n'ont été conduites ? » (Timsit John et Plummer William, « Le permis de conduire dès 17 ans divise le secteur des autoécoles », *Le Figaro/Economie*, 20 juin 2023 [en ligne]).

11 Licaj I., Haddak M., Pochet P. & Chiron M. (2012), « Individual and contextual socioeconomic disadvantages and car driving between 16 and 24 years of age: a multilevel study in the Rhône Département, France », *Journal of transport geography*, n° 22, p. 26.

12 Granié M.-A. & Varet F. (2017), « Passe ton permis d'abord ! » Pistes explicatives psychosociales aux différences de sexe dans la réussite au permis de conduire en France, *Recherche Transports Sécurité*, n° 1-2, p. 67-81.

d'une famille où les parents sont également peu ou pas diplômés. Du primat du genre, on arrive donc au primat de l'origine sociale. Il est également possible de pousser l'analyse en mobilisant la situation des candidats par rapport à l'emploi, la localisation de la résidence, la nationalité ou le handicap. A chaque fois, ceux qui sont les plus démunis ou qui sont tributaires des caractéristiques les moins légitimes sont encore plus mis en difficulté pour obtenir le droit de conduire.

Continuons maintenant par l'exception à la règle. Pour les jeunes urbains diplômés, la logique de cumulativité prend une toute autre arithmétique et montre une polarité particulière dans l'espace social où, les concernant, « les privilèges s'accumulent »¹³. Pour eux, vivre sans permis devient un des marqueurs sociaux attestant de leur différence. Ce n'est pas ici la courbe des détenteurs du permis qui s'inverse mais l'histoire d'un stigmate. Refuser de posséder le permis devient une marque d'éco-compatibilité et de reconnaissance des enjeux environnementaux du XXI^e siècle. Les cabinets ministériels devraient-être largement pourvus en personnes issus de cette fraction de la population. Cela ne se remarque pourtant pas dans les discours officiels.

La diversité des logiques de cumulativité oscille alors entre ce pôle de cumul de privilèges (largement masculin, jeune, urbain et qui concerne moins de 10% des non titulaires) et le pôle de cumul des désavantages (largement féminin, âgé et périurbain). Si le permis de conduire est devenu, après la seconde guerre mondiale, une norme¹⁴, on ne peut s'en affranchir que si ce sont les conditions sociales favorables qui cette fois se cumulent, favorisant ainsi la mobilisation des ressources disponibles qui ouvrent à un style de vie sans permis. Par exemple, à propos des ressources en infrastructures publiques de transport, quand la ruralité est une contrainte de localisation résidentielle importante, en ville, cette ressource reste néanmoins plus difficilement mobilisables pour les conditions sociales les plus défavorables, du fait de temporalités d'usage plus contraintes, de localisations résidentielles et d'emploi plus excentrées du centre-ville, de ressources culturelles plus difficilement monnayables pour un emploi au centre-ville, de ressources financières insuffisantes pour résider plus proche du centre-ville, etc. Ainsi, la norme du permis de conduire reste en vigueur malgré la plus grande difficulté à l'obtenir. Dès lors, cette approche par les logiques de cumulativité incite à faire cette hypothèse contre intuitive : plus l'obtention du permis rentre dans l'espace des possibles des individus, moins il leur est nécessaire, alors qu'il est d'autant plus difficile de s'en passer pour ceux qui l'obtiennent avec la plus grande difficulté. En d'autres termes, ceux qui le passent de moins en moins jeunes l'obtiendront sans difficulté (et sans nécessairement avoir à s'en servir) quand ceux qui ont toutes les difficultés, ou font des sacrifices pour l'obtenir, auront à acquitter tous les surcoûts économiques, symboliques et sociaux que l'usage d'un véhicule automobile implique : achat, entretien, stationnement, accident, etc.

Arrivé à ce terme de la relecture d'un effet d'annonce gouvernemental, la question classique peut nous être posée : et après ? Trois conclusions peuvent alors être répliquées. Après ? Il ne se passe pas grand-chose car les économistes ont montré depuis longtemps que l'efficacité d'une aide financière devait être accompagnée d'une formation d'une certaine durée sans quoi le permis ne s'obtenait pas plus qu'il ne menait à l'emploi. Après ? En refusant d'aborder la différence homme/femme devant le permis, le dispositif a peu de chances de concerner celles qui sont les plus concernées et qui seront en plus

13 Bihl A. & Pfefferkorn R. (2021), *Le système des inégalités*. La Découverte « Repères ».

14 Vincent-Geslin S., Pochet P., Ortat N., Bonnel P. & Bouzouina L. (2017), « "Je t'aime... moi non plus". Quels changements dans le rapport des jeunes Lyonnais à l'automobile ? », *Espaces Temps.net*. En ligne.

confrontées au difficile accès au volant¹⁵ une fois le sésame obtenu. Après ? En croyant venir aider des jeunes en formation dans des territoires ruraux le dispositif n'a qu'une seule chance : accélérer le passage de ce rituel consacrant le droit à la conduite pour ceux qui, de toutes les manières, l'auraient obtenu dès leur 18 ans.

Mais idéologiquement, cette annonce est parfaitement cohérente avec l'ensemble des discours et projets tenus concernant, entre autres, l'aide à la mobilité depuis 2017. Au lieu de venir en aide à celles et ceux qui cumulent les handicaps en ne pouvant décrocher le permis, le Gouvernement officialise le cumul des bons points obtenus en conduite scolaire, automobile et même civique. En effet, pour celles et ceux qui deviennent volontaires du service national universel, la gratuité du code leur est offerte¹⁶.

Simon Borja est enseignant-chercheur vacataire, associé au CERAPS (CNRS, université de Lille). Ses travaux portent sur la genèse de la mobilité comme catégorie de l'action publique. Toujours en collaboration et à l'intersection de plusieurs disciplines, il mène d'autres études sur les déplacements en France et en Inde comme sur la marchandisation, sur l'abstention chez les étudiants et la communication automobile.

Guillaume Courty est professeur de science politique à l'Université Picardie Jules Verne et chercheur au CURAPP-ESS (CNRS). Spécialiste des groupes d'intérêt et du lobbying, il vient de coordonner *Les groupes d'intérêt en France* (Classiques Garnier). Il a consacré de nombreuses enquêtes aux routiers et travaille maintenant sur les inégalités devant la mobilité.

Victor Lepaux est ingénieur de recherche en sociologie au CNRS et à l'UMR Sociétés, Acteurs, Gouvernement en Europe. Il est chargé d'enseignement à l'Université de Strasbourg. Spécialisé dans les méthodes de production, de traitement et d'analyse des données qualitatives et quantitatives, il travaille sur des objets variés comme l'Europe politique, l'ordonnance de protection ou les pratiques culturelles.

Thierry Ramadier, directeur de recherche CNRS en psychologie environnementale au laboratoire SAGE, s'intéresse aux constructions sociales des représentations de l'espace géographique (réseau Cartotête) et à leurs incidences sur les mobilités quotidiennes, une compréhension des relations entre pratiques et représentations spatiales afin de saisir les processus de ségrégation sociales dans l'espace qui reposent sur les mobilités quotidiennes.

15 Demoli Y. (2014), « Les femmes prennent le volant : Diffusion du permis et usage de l'automobile auprès des femmes au cours du XXe siècle », *Travail, genre et sociétés*, n° 32, p. 119-140.

16 En 2005, la province de l'Ontario au Canada avait déjà proposé de lier l'obtention du permis de conduire à l'obtention du diplôme secondaire ou à une assiduité jusqu'à 18 ans. La loi adoptée en 2006 n'a finalement retenu que « seule la petite proportion d'étudiants qui se retrouvent devant un tribunal chargé de faire respecter la Loi sur l'assiduité scolaire risquent de perdre leur permis » (« Pas de permis de conduire aux décrocheurs », *Radio Canada/Info*, 13 décembre 2006 [en ligne])