

INSTITUT  
MONTAIGNE



# Du permis à l'emploi : roulez jeunesse



NOTE MAI 2022

INSTITUT  
MONTAIGNE



Think tank indépendant créé en 2000, l'Institut Montaigne est une plateforme de réflexion, de propositions et d'expérimentations consacrée aux politiques publiques en France et en Europe. À travers ses publications et les événements qu'il organise, il souhaite jouer pleinement son rôle d'acteur du débat démocratique avec une approche transpartisane. Ses travaux sont le fruit d'une méthode d'analyse et de recherche rigoureuse et critique, ouverte sur les comparaisons internationales. Association à but non lucratif, l'Institut Montaigne réunit des chefs d'entreprise, des hauts fonctionnaires, des universitaires et des personnalités issues d'horizons divers. Ses financements sont exclusivement privés, aucune contribution n'excédant 1,5 % d'un budget annuel de 6,5 millions d'euros.

# Du permis à l'emploi : roulez jeunesse

NOTE – MAI 2022

## À PROPOS DE L'AUTEUR

---

*Il n'est désir plus naturel  
que le désir de connaissance*

**Baptiste Larseneur** est chargé d'études à l'Institut Montaigne depuis 2019. Il travaille sur les enjeux relatifs aux développements économiques et humains des territoires ainsi que sur les questions relatives au développement du capital humain.

Il est diplômé de l'Université Paris 2 Panthéon-Assas en droit privé et en droit des affaires. Avant de rejoindre l'Institut Montaigne, il a été assistant parlementaire puis conseiller technique d'un groupe politique au sein de la Haute assemblée. Il a également été entrepreneur dans différents domaines en France et à l'étranger.

Baptiste Larseneur a été coordinateur et rapporteur de différents travaux pour l'Institut Montaigne : *Seine-Saint-Denis : les batailles de l'emploi et de l'insertion*, *Construire la métropole Aix-Marseille-Provence de 2030*, *Rééquilibrer le développement économique des territoires*, *Compétitivité de la vallée de la Seine : comment redresser la barre ?*, *Reconversion professionnelle : pour le meilleur et pour l'avenir*, *Une jeunesse plurielle : enquête auprès des 18-24 ans*.

Spécialiste des questions d'éducation, il est également l'auteur d'un décryptage du premier quinquennat d'Emmanuel Macron et de plusieurs articles ou ouvrages sur le sujet.

# TABLE DES MATIÈRES

<b>Introduction :</b> .....	<b>7</b>
<b>I. Une perception positive par la jeunesse du permis de conduire</b> .....	<b>10</b>
<b>II. Des réformes pragmatiques qui ont permis d'améliorer les conditions d'obtention du permis</b> .....	<b>13</b>
<b>III. La nécessité de poursuivre ces réformes dans le cadre d'une politique en faveur de la jeunesse</b> .....	<b>19</b>
<b>IV. Liste des propositions</b> .....	<b>29</b>
<b>V. Annexes</b> .....	<b>30</b>
<b>1. Sondage Harris Interactive, Les jeunes et le permis de conduire, mars 2022</b> .....	<b>30</b>
<b>2. Enquête Gojob, Les jeunes et le permis de conduire, mars 2022</b> .....	<b>55</b>
<b>Remerciements</b> .....	<b>70</b>

# INTRODUCTION

Le permis de conduire<sup>1</sup> est pour la jeunesse française un passage nécessaire à l'insertion sociale et économique. Détenir le permis de conduire est jugé indispensable par une écrasante majorité des jeunes : 86 % d'entre eux<sup>2</sup>. Le permis est perçu comme nécessaire à l'ensemble des activités de la vie sociale : pour partir en vacances (79 % des jeunes), accéder aux services publics (75 %) ou avoir des activités de loisir ou voir des amis (72 %). En matière d'accès à l'emploi, les jeunes considèrent à 85 % que le permis est un sésame, en particulier pour le premier emploi, quasiment au même degré que le fait de disposer d'un diplôme reconnu<sup>3</sup>. *A contrario*, 60 % des jeunes qui n'ont pas le permis estiment aujourd'hui qu'il s'agit d'un obstacle pour rendre visite à leurs proches ou partir en vacances et 53 % constatent que l'absence de permis a pu constituer un frein pour décrocher un emploi<sup>4</sup>. Pour Pascal Lorne, CEO de Gojob, « *le permis de conduire est un réel sésame pour la jeunesse. Donner aux 18-26 ans un accès plus simple à son obtention constitue un enjeu clé, aussi bien pour leur mobilité personnelle que pour leurs opportunités professionnelles* ».

À ce titre, il n'y a rien de surprenant à ce que l'examen du permis de conduire constitue l'examen où se présente le plus grand nombre de candidats en France : plus d'un million de candidats chaque année<sup>5</sup>, soit nettement plus que pour le baccalauréat. Comme tous les examens, le permis de conduire sanctionne une aptitude, associée à une formation. Il est ainsi plus qu'une autorisation administrative. Il sanctionne une capacité à conduire et constitue un des premiers maillons de la chaîne de sécurité routière. Cette raison d'être demeure primordiale puisque la France est encore aujourd'hui un pays à la mortalité routière importante, avec une moyenne de 50 tués sur les routes par million d'habitants, proche de la moyenne de 51 en Europe en 2019<sup>6</sup>.

Ce caractère central du permis pour la jeunesse et pour la sécurité routière rend d'autant plus important le traitement des éventuels défauts de l'examen actuel. Surtout, la perception générale des jeunes sur le permis de conduire semble assez juste et se vérifie assez bien d'un point de vue extérieur. Pour les employeurs sur le

1 Pour l'ensemble de l'étude le permis de conduire concerné est celui de la catégorie B, qui permet de conduire des voitures dont le poids en charge est inférieur à 3,5 tonnes, et qui ne peuvent transporter plus de 8 passagers.

2 Français de 18 à 26 ans.

3 À titre de comparaison, 86 % des jeunes pensent que disposer d'un diplôme valorisé et reconnu sur le marché du travail est important quand on est jeune.

4 Sondage Harris réalisé pour l'institut Montaigne, *Les jeunes et le permis de conduire*, mars 2022.

5 1 088 455 candidats en 2020 mais 1 422 232 candidats en 2019 pour le permis de catégorie B.

6 *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité de l'année*, ONISR, 2019 – NB : la mortalité en 2020 et 2021 sur les routes est nettement plus faible que les années précédentes en raison des confinements qui ont contribué à réduire la circulation sur les périodes concernées.

bassin lillois, par exemple, 46 % des entreprises déclaraient avoir manqué un recrutement pour des raisons de mobilité géographique<sup>7</sup> en 2019. La Cour des comptes estime pour sa part que les freins à la mobilité expliqueraient entre 1 et 2,5 points de pourcentage de chômage<sup>8</sup>. En outre, d'autres difficultés éventuellement structurantes au-delà de l'obtention du permis, comme l'accès à une voiture, n'apparaissent pas comme des éléments bloquants en pratique. Ainsi, plus des trois quarts des jeunes titulaires du permis de conduire déclarent posséder une voiture personnelle. Quand ce n'est pas le cas, c'est le plus souvent car la voiture d'un proche suffit<sup>9</sup>. Le renoncement au permis pour des considérations environnementales est la dernière justification évoquée par les jeunes qui n'ont pas le permis de conduire<sup>10</sup>.

À cet égard, deux types de critiques s'adressent à l'examen du permis de conduire :

- **En amont, l'accès au permis révèle la pesanteur des facteurs sociologiques comme le niveau d'études, le milieu social, le genre et le lieu de résidence.** Si environ 65 % des 18-24 ans au niveau national sont titulaires d'un permis de conduire, la disparité est forte en fonction du niveau d'études engagées. Les femmes sont moins souvent détentrices du permis de conduire que les hommes avec un taux d'écart de 10 points au niveau national. En moyenne en région parisienne, 45 % des 18-24 ans détiennent le permis, contre 77 % en zone rurale, là où l'offre de transport public est moindre. Le cas particulier des quartiers politique de la ville (QPV) est révélateur, puisque 57 % des personnes y détiennent un permis de conduire, contre 80 % hors de ces quartiers<sup>11</sup>.
- **En aval, le prix réel du permis de conduire apparaît trop élevé, ce qui exacerbe les injustices sociales.** Le prix total réel diffère du prix nominal, car il inclut les heures supplémentaires de cours de conduite s'ajoutant aux heures du forfait – 35 heures en moyenne en pratique<sup>12</sup> contre 20 heures obligatoires pour la conduite accompagnée – en raison du délai d'attente élevé pour passer l'examen pratique<sup>13</sup>. Le goulot d'étranglement auquel correspond le passage de l'examen pratique conduit à un prix élevé pour les élèves qui échouent et doivent reprendre des leçons de conduite, ainsi que pour les élèves qui se présentent pour la première fois, mais préfèrent maximiser le nombre d'heures de conduite

pour éviter un éventuel échec<sup>14</sup>. Un permis de conduire très coûteux pénalise en particulier les personnes travaillant loin de leur domicile, notamment les moins diplômés et les habitants des zones périphériques. Dans la même veine, un permis au prix inaccessible économiquement pour certains peut expliquer en partie que près de 800 000 personnes conduisent sans permis en France<sup>15</sup>.

Face à ce constat plusieurs réformes sont venues modifier avec pragmatisme le cadre de l'accès à l'examen, sans faire de compromis sur l'exigence de sécurité routière :

- *La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi Macron*, a visé à raccourcir les délais d'attente avant l'examen pratique, en permettant à des organismes agréés de faire passer l'examen théorique, et a permis d'augmenter la concurrence en interdisant les frais de présentation à l'examen pratique et en permettant le développement du statut de candidat libre.
- *La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite LOM*, est venue consacrer la notion de mobilité solidaire, qui vise à apporter des aides aux populations en recherche d'emploi, en ciblant en particulier les plus fragiles.
- Le rapport de la députée Françoise Dumas du 2 février 2019<sup>16</sup> a permis de porter plusieurs mesures pratiques comme la désintermédiation des inscriptions à l'examen pratique via la plateforme « RdvPermis » en cours de déploiement et aujourd'hui disponible dans 38 départements.

**En s'appuyant sur ces constats partagés et les efforts de réforme engagés depuis 7 ans, les propositions de la présente note visent à mieux ancrer le permis dans une politique en faveur de la jeunesse.**

7 *Mobilité et accès à l'emploi, La région Hauts-de-France : une illustration des enjeux nationaux*, Rapport thématique, Cour des comptes, février 2021.

8 *Ibid.*

9 Sondage Harris réalisé pour l'institut Montaigne, *Les jeunes et le permis de conduire*, mars 2022.

10 4 % des jeunes de 18 à 24 ans qui n'ont pas le permis selon une étude de Gojob de mars 2022.

11 *Mobilité des QPV*, Céréma, Arnaud Lannoy, Jean-Paul Birchen, 2018.

12 1 600 € selon Xerfi et 1 800 € selon Permis Mag en moyenne en France en 2017.

13 Avis sur l'aptitude du candidat prévu par l'article R. 221-3 du code de la route.

14 Le rapport Dumas estimait ainsi en 2018 que chaque mois de délai gagné correspond en moyenne à 200 € d'économies pour les candidats. Cf. *Vers un permis de conduire plus accessible et une éducation routière renforcée*, Rapport au Premier Ministre, Françoise Dumas, février 2019. In : <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000165.pdf>.

15 Observatoire national interministériel de la sécurité routière, 2021.

16 *Vers un permis de conduire plus accessible et une éducation routière renforcée*, Rapport au Premier Ministre, Françoise Dumas, février 2019. In : <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000165.pdf>; Voir également le Rapport d'information sur l'évaluation de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron » du 29 novembre 2018.

## UNE PERCEPTION POSITIVE PAR LA JEUNESSE DU PERMIS DE CONDUIRE

Dans l'ensemble, le dispositif français pour le permis de conduire donne satisfaction et reste assez comparable avec ce que l'on observe chez nos voisins européens.

**Le rôle et la pertinence du permis et des épreuves qui l'accompagnent ne suscitent pas de débat auprès du public qu'il vise.** Les jeunes Français estiment passer le permis dans une écrasante majorité avant 20 ans<sup>17</sup> (86 %) et estiment qu'il n'y a pas lieu d'abaisser l'âge de l'obtention du permis. Ils sont 87 % à estimer y avoir consacré moins de 35 heures et 82 % moins de 2 000 €. Les jeunes perçoivent les épreuves du permis comme faciles, mais plutôt *a posteriori*, les personnes devant encore présenter les épreuves étant un peu plus prudentes (46 % contre 77 %). Ils ne sont toutefois que 50 % à avoir réussi le permis et le code au premier essai. Le taux de réussite à l'épreuve pratique se situe autour de 60 %<sup>18</sup>.

**La préparation du permis a assez peu évolué sur la période récente en dehors de l'incorporation des outils numériques dans la formation.** Le recours à la conduite accompagnée reste stable et concerne environ la moitié des candidats au permis. La préparation du permis a évolué vers un plus grand recours aux outils numériques pour préparer le code – autour de 71 % des préparateurs du code le font en ligne – et pour planifier l'organisation de leurs heures de conduite (56 % des préparateurs).

**Le passage d'un permis sur boîte automatique (B78) semble en revanche se développer nettement et pourrait constituer dans l'avenir la voie principale pour passer le permis.** En effet, la conversion du marché automobile français aux voitures à boîte automatique est aujourd'hui largement engagée : 54 % des voitures vendues neuves en France en 2021 contre 8 % en 2004, et certaines estimations voient déjà ces voitures représenter plus de 80 % du marché en 2030<sup>19</sup>.

17 À noter, que la DSR constate de son côté un recul de l'âge de passage du permis, avec un âge médian de 23 ans. Il s'agit d'une tendance que les pouvoirs tentent de contrer via des aides ou en encourageant par exemple les demandeurs d'emploi à passer le permis dès que possible.  
18 58,3 % en 2019 et 59,8 % en 2020 selon le *Bilan des Examens du Permis de Conduire* de la DSR.

À la suite du rapport Dumas, la transformation du permis boîte automatique en permis boîte manuelle via une formation de 7 heures a été rendue possible 3 mois après l'obtention du permis initial, contre 6 mois auparavant. Il s'agit là d'une mesure parfaitement alignée avec la tendance de marché et efficace pour réduire le coût du permis de conduire. Le permis sur boîte automatique permet en effet une baisse de plus de 40 % du prix de la formation au permis de conduire<sup>20</sup>. La promotion de ce permis de conduire mérite donc d'être largement encouragée par la sécurité routière auprès des élèves et de leurs parents. Cette solution mérite également d'être portée au niveau européen dans le cadre des futures propositions législatives qu'envisage la Commission.

**Si les éléments pratiques (trouver une auto-école, le nombre d'heures de conduite) et les réussites aux examens (code, permis) sont perçus comme relativement faciles, a contrario, le coût et le financement sont identifiés comme des difficultés.** C'est le principal obstacle perçu par les jeunes qui n'ont pas le permis : 34 % déclarent que le coût du permis est trop élevé et cette proportion monte à 48 % pour les 24-26 ans. Cette perception est conforme au constat que 85 % des jeunes sont aidés, pour un montant d'aide moyen de 1 402 €<sup>21</sup>. De la même manière, les aides de l'État, des collectivités locales et des missions locales ne sont pas bien identifiées comme des ressources pouvant être mobilisées à titre principal par des candidats au permis de conduire : seuls près de 20 % des jeunes les identifient comme susceptibles d'être mobilisées pour financer leur permis, alors que, d'après l'agence d'intérim Gojob, les 18-26 ans citent majoritairement leur propre épargne (78 %) et leurs proches (38 %)<sup>22</sup>. Il en résulte un renforcement des inégalités, les jeunes les moins aisés et les moins formés étant généralement ceux qui ont le plus grand besoin d'un permis de conduire.

**La comparaison avec les voisins européens de la France ne permet pas d'identifier de difficulté particulière en France outre la question du prix et du financement du permis précitée.** La France se distingue de tous les voisins considérés par l'absence d'exigence de renouvellement de l'aptitude à détenir un permis et le caractère intégralement public de son examen. Enfin, la France apparaît dans la moyenne concernant l'âge de passage du permis de conduire, qui est en

19 Étude BVA - Viséo CI ; 54 % des voitures neuves vendues en France ont une boîte automatique. Le blog de Direct Assurance, septembre 2021. In : <https://blog.direct-assurance.fr/actu/ventes-voitures-neuves-france-boite-automatique-majoritaire>

20 Estimation du rapport Dumas : 860 € pour un permis sur boîte automatique, contre 1 505 € pour un permis sur boîte manuelle.

21 *Les aides parentales sources d'inégalités d'accès au permis de conduire*, INJEP analyses & synthèses n° 13, Catherine Bunel, Quentin Francou, mai 2018.

22 Enquête Gojob, mars 2022.

partie harmonisé au niveau européen<sup>23</sup>. Plusieurs de ses voisins ont fait le choix de permettre le début des leçons de conduite à 16 ans, mais le Royaume-Uni, qui autorise sur son territoire l'obtention d'un permis de conduire dès 17 ans, fait plutôt figure d'exception.

**En revanche, la demande est forte de la part de la jeunesse de voir une implication plus grande de l'école dans l'apprentissage de la conduite et le passage du permis de conduire.** Ainsi, les jeunes Français sont 85 % à souhaiter l'apprentissage du code de la route dans le cadre de leur scolarité au lycée. L'examen du code de la route ayant été en grande partie externalisé et son apprentissage ayant bénéficié à plein des innovations numériques, il n'est sans doute pas souhaitable d'en faire un des objectifs en soi de l'année de seconde. À cela s'ajoute la contrainte d'éviter de se substituer à des heures d'apprentissage du lycée, même pour des sujets d'intérêt général comme la sécurité routière.

**Afin de répondre à cette attente, il pourrait être proposé de permettre à tous les élèves scolarisés en seconde de passer l'épreuve théorique du permis de conduire une fois au cours de l'année de seconde dans leur lycée.** Une heure pourrait y être consacrée en dehors du temps scolaire. Les enseignants volontaires pour faire passer cette épreuve seraient formés dans les mêmes conditions que les examinateurs des organismes agréés et bénéficieraient d'une prime calculée sur la même base. Les lycées étant des lieux où sont régulièrement organisés des examens, notamment plusieurs relatifs à l'attestation de sécurité routière, y organiser un nouvel examen ne semble pas problématique. Les élèves volontaires pourraient se voir remettre le manuel du code en début d'année à charge pour eux de se préparer à l'épreuve. Une fois l'épreuve passée, les élèves pourront s'inscrire dans une auto-école pour passer l'épreuve de conduite en cas de réussite. En cas d'échec, ils pourront s'inscrire pour repasser le code avec une auto-école. Ce dispositif pourrait être expérimenté dans des lycées pilotes avant d'être étendu s'il se révèle pertinent.

12

<sup>23</sup> En effet, la directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 fixe l'âge minimum pour la catégorie B à 18 ans, mais permet aux États de reconnaître le permis de conduire de catégorie B délivré à des personnes âgées de moins de 18 ans. Ce permis n'est valable que sur le territoire national tant que le titulaire n'a pas atteint 18 ans.



## DES RÉFORMES PRAGMATIQUES QUI ONT PERMIS D'AMÉLIORER LES CONDITIONS D'OBTENTION DU PERMIS

**Le nœud gordien de l'examen du permis de conduire concerne en réalité les délais de présentation à l'épreuve pratique, qui sont à l'origine d'un surcoût non-matériel dû à l'attente et de surcoûts dus à la prise d'heures de cours de conduite supplémentaires.** Ce constat est ancien et était déjà connu à la fin des années 1990, quand en 1997 la fin du service militaire a fait exploser le nombre de candidats au permis de conduire. En pratique, la difficulté réside dans le fait qu'il est extrêmement difficile d'offrir suffisamment de créneaux pour le passage des examens du permis de conduire sur l'ensemble du territoire.

**À ce jour, les examens sont organisés à l'échelon départemental, puisqu'ils sont organisés par les préfetures, et l'on constate ainsi des écarts dans les délais d'une préfeture à l'autre.** Cette situation traduit à la fois un manque d'inspecteurs et une difficulté à les répartir sur le territoire de manière à répondre à la demande. Par exemple, les départements de la région parisienne (Essonne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Val d'Oise) présentent tous des délais d'inscription supérieurs à neuf semaines, alors que ces délais tombent à moins de trois semaines dans les Vosges, dans les Deux-Sèvres ou en Dordogne par exemple<sup>24</sup>. Le nombre d'inspecteurs qui est attribué à chaque département est calculé en fonction du nombre d'établissements, de la population qu'ils représentent, du taux de réussite et d'un coefficient d'attribution d'inspecteurs. Ainsi, chaque département dispose d'un nombre d'inspecteurs plus ou moins élevé que son besoin théorique.

13

<sup>24</sup> Délais d'inscription constatés par la FENAA (Fédération des Enseignants et Auto-écoles d'Avenir) en mars 2022, sur la base des trois mois précédents.

## Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR)

Les inspecteurs du permis de conduire sont un corps de fonctionnaires de catégorie B régi par le décret n° 2013-422 du 22 mai 2013 et dont la gestion est rattachée au ministre chargé de la sécurité routière. Leur mission consiste à participer aux activités relatives au permis de conduire, à la sécurité et à l'éducation routières. Concrètement, ils ont donc trois missions – examiner les épreuves du permis, contrôler les auto-écoles (ainsi que les centres de sensibilisation à la sécurité routière) et diffuser la sécurité routière –, mais se concentrent en pratique essentiellement sur la première mission. Ces inspecteurs sont recrutés sur concours et bénéficient d'une formation obligatoire de six mois à l'INSERR (Institut national de sécurité routière et de recherches) à Nevers. Le corps compte près de 1 300 agents à ce jour, répartis en trois grades. Le métier est perçu comme plutôt attractif, notamment pour les anciens moniteurs d'auto-école qui sont relativement nombreux au sein du corps. La mobilité géographique est prévue au moins en entrée de carrière : les accords tripartites prévoient des ouvertures de postes régulières et une affectation de deux ans pour le premier poste. Dans les faits, la mobilité au fil de la carrière est faible entre les territoires et particulièrement vers l'Île-de-France<sup>25</sup>.

### La loi du 6 août 2015 a visé à raccourcir les délais d'attente avant l'examen et permis de gagner 110 000 places sur le déficit annuel de 200 000 places.

En 2013, il fallait en moyenne attendre 90 jours pour passer le permis, contre 45 jours en moyenne en Europe. La réforme organisée par la loi du 6 août 2015 précitée a entraîné une réduction de ce temps d'attente à 63 jours en 2017 et 65 jours en mai 2018, même si la grande majorité des départements est en fait en deçà de ce seuil de 45 jours<sup>26</sup>. La réforme a principalement permis de faire passer l'épreuve théorique à des organismes agréés – 7 organismes, dont le groupe La Poste<sup>27</sup> – ce qui libère du temps aux inspecteurs et leur permet de ne se concentrer que sur

25 En 2018 par exemple, les effectifs ayant connu une mobilité au cours de l'année se répartissaient ainsi : mobilité de la province vers l'Île-de-France 1 ; de l'Île-de-France vers la province 10 ; au sein de l'Île-de-France 6 ; entre les départements hors Île-de-France 32.

26 Rapport d'information sur l'évaluation de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », Assemblée nationale, 29 novembre 2018.

27 Outre La Poste, les autres organismes agréés sont SGS, Bureau Veritas, Pearson Vue, France Code, Exacode et Dekra.

l'épreuve pratique. Le délai entre un examen raté et un nouvel examen a également pu être raccourci grâce à ce dispositif (avec l'objectif de le ramener lui aussi à 45 jours) et la possibilité de mobiliser des agents et contractuels de la fonction publique en cas de délais trop importants. De surcroît, la gestion du code par des acteurs privés a permis de raccourcir les délais d'inscriptions à 24 heures au lieu de 4 à 6 mois, l'examen est réalisé en 30 minutes, avec la possibilité de le repasser sous 24 heures. En termes pratiques, l'examen est plus accessible partout et peut même être désormais réalisé sur des tablettes individuelles. La réduction de la durée de l'épreuve pratique a également permis d'augmenter le nombre d'examens par jour et donc de réduire le déficit annuel de places.

### Dans le détail, toutefois, cette externalisation de l'épreuve théorique présente également des aspects négatifs, notamment d'un point de vue qualitatif.

La délégation de service public dans son schéma actuel prive dans les faits les services déconcentrés (DRIEAT pour l'Île-de-France, DREAL et DDT) de tout contrôle concret sur l'examen théorique. Formellement, en cas de dysfonctionnements constatés dans un centre local, le service déconcentré peut seulement faire remonter l'information à la Délégation à la sécurité routière (DSR), à charge pour elle ensuite de la transmettre au siège du groupe concerné qui est *in fine* responsable de la sanction. Cela laisse place à certaines dérives, qui ont été facilitées par la multiplication des acteurs chargés de l'examen théorique. Les services d'Île-de-France ont, par exemple, eu connaissance de situations où la carte d'identité n'était même pas demandée ou encore de candidats ayant passé le code neuf fois sur une journée en passant par différentes entreprises. Le risque de fraudes est ainsi exacerbé dans ce contexte d'externalisation de l'examen théorique. Les préfets de certaines régions vont jusqu'à préparer des plans anti-fraude pour répondre à cette situation.

### La hausse de la concurrence a également été encouragée par la loi du 6 août 2015, dans le but à la fois de limiter les coûts de passage du permis – en interdisant par exemple aux auto-écoles les frais de présentation à l'examen pratique – et d'augmenter le nombre de candidats.

La réforme n'est toutefois pas allée au bout de sa logique sur ce point. Ce développement s'appuie sur les auto-écoles en ligne – formation théorique en *e-learning* et mise en relation avec un moniteur indépendant – et sur le développement du passage en candidat libre. À cet égard, le statut de candidat libre s'est développé, mais de manière marginale, pour ne représenter toujours que 2,7 % des candidats en 2019 puis 4 % en 2020. Le mécanisme d'allocation des places s'est fondé sur l'activité de l'auto-école par le passé, jusqu'à la désintermédiation des inscriptions aux places d'examen via la plateforme « RdvPermis » recommandée par le rapport Dumas à la suite de l'Autorité de la Concurrence<sup>28</sup>.

Depuis la loi du 6 août 2015, le code de la route prévoit que pour les départements où le délai médian entre deux présentations d'un même candidat à l'épreuve pratique est supérieur à quarante-cinq jours, l'autorité administrative recourt à des agents publics ou contractuels comme examinateurs autorisés pour ramener le délai en-deçà de cette durée<sup>29</sup>. Ainsi, plusieurs expérimentations ont été menées avec des agents ou fonctionnaires de La Poste depuis 2016, afin de diminuer les délais en zone tendue. Initialement peu probantes, ces expérimentations semblent bien fonctionner dorénavant. Cela permet au ministère de l'Intérieur d'afficher un nombre constant de fonctionnaires tout en palliant les zones tendues avec des agents de La Poste, payés par cette dernière via une convention de 3 ans. Ces agents de La Poste reçoivent une formation accélérée à l'INSERR sur quatre mois, à l'issue de laquelle ces agents se consacrent exclusivement au passage du permis B. Leur recrutement permet de faire considérablement baisser la pression en zone tendue, et de donner aux inspecteurs le temps de se consacrer à leurs autres missions de contrôle des auto-écoles et de formation. Les retours d'expérience montrent que l'encadrement de ces agents additionnels par les inspecteurs du permis de conduire est clé pour la bonne mobilisation en pratique de ces agents et le maintien de la qualité du service public.

## Le secteur économique des auto-écoles

**Le passage de l'examen du permis de conduire repose sur un apprentissage qu'assurent intégralement les auto-écoles, tant sur la partie théorique que pratique, l'administration assurant l'agrément des écoles de conduite, l'agrément pour les examinateurs de l'épreuve théorique et le passage de l'examen pratique.** En pratique, ce sont les auto-écoles, par leur pédagogie et leur pratique, qui déterminent les coûts de la formation et ses délais, l'examen sanctionnant la capacité du candidat à conduire jouant un rôle de passage obligé en fin de parcours piloté par l'administration. À cet égard, les délais d'inscription à l'examen, de réinscription en cas d'échec, le nombre de places disponibles et les coûts associés sont les principaux leviers.

.../...

28 « La désintermédiation totale du système d'inscription à l'examen laissera la concurrence jouer librement sur le marché de l'apprentissage de la conduite, permettra à de nouveaux modèles d'apprentissage, potentiellement moins coûteux d'émerger et garantira l'absence d'inégalité de traitement entre candidats ». Cf. Avis de l'Autorité de la Concurrence n° 16-A-07 du 26 février 2016 relatif à un projet d'arrêté réformant la méthode d'attribution des places aux épreuves du permis de conduire.

29 Article L. 221-5 du code de la route.

**Le secteur des écoles de conduite a vu sa démographie et sa rentabilité diminuer sur la période récente.** Le nombre d'agrément d'auto-école était plus important que le nombre de sorties de l'agrément jusqu'en 2015<sup>30</sup>. Depuis ce nombre tend à se réduire, notamment sous l'effet d'une hausse des cessations d'activité et des défaillances d'entreprises (le taux de défaillances d'entreprises serait passé de 1,6 % en 2015 à 4,1 % en 2017 selon l'Insee). Cette situation s'explique partiellement par une diminution constante du taux de marge moyen dans le secteur (mesuré ici comme le rapport de l'excédent brut d'exploitation au chiffre d'affaires), qui est tombé de 7,6 % en 2014 à 2,0 % en 2017<sup>31</sup>.

**Cette trajectoire résulte d'abord d'une hausse du coût des intrants des auto-écoles.** Les charges dues aux achats de matériel et d'essence n'ont cessé d'augmenter sur la période, alors que les locations longue-durée des véhicules et l'importance de leur masse salariale rendent les auto-écoles plus sensibles aux variations de charges.

**En parallèle, la hausse de la concurrence a empêché la plupart des auto-écoles de reporter leurs coûts supplémentaires sur leurs clients.** L'apparition récente d'écoles de conduite en ligne, comme « Ornikar » en 2014, « Auto-ecole.net » en 2014 ou « Lepermislibre » en 2015, traduit un phénomène de plateformes, avec un accroissement rapide de la base de la clientèle de ces formules en ligne. Les politiques publiques ont d'ailleurs cherché à faciliter ce mouvement d'accroissement de la concurrence, à la fois en autorisant les écoles de conduite à conclure des contrats à distance, en permettant une évaluation *ab initio* plus fine du nombre d'heures de formation nécessaires dans un véhicule de conduite<sup>32</sup> et en acceptant d'agréer les plateformes au niveau national<sup>33</sup>.

.../...

30 D'après le ministère de l'Intérieur (Outil Rafael), cité par le rapport parlementaire Dumas, 2019.

31 Les auto-écoles, Xerfi, 2017.

32 Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi Macron.

33 Approche confirmée ensuite par la Cour d'Appel de Paris dans un arrêt du 11 janvier 2018.

**Jusqu'à présent le recours aux auto-écoles en ligne représente près de 70 % de parts de marché pour le code de la route, tandis que leur part baisse pour s'établir à environ 10 % de parts de marché pour l'examen pratique<sup>34</sup>. Encore récemment, on constatait une fuite importante des élèves entre l'épreuve théorique et l'épreuve pratique en raison du système d'inscription qui obligeait les candidats issus d'écoles en ligne à recourir au statut de candidat libre. Cette procédure conduisait à allonger leurs délais d'inscription par rapport aux élèves en auto-école classique<sup>35</sup>. La désintermédiation de l'inscription permise par le déploiement progressif de la plateforme RdvPermis, qui devrait être achevé en novembre 2022, devrait résoudre cette distorsion et permettre une concurrence à armes égales.**

## LA NÉCESSITÉ DE POURSUIVRE CES RÉFORMES DANS LE CADRE D'UNE POLITIQUE EN FAVEUR DE LA JEUNESSE

### PROPOSITION 1

**Élargir le vivier d'agents publics examinateurs à l'épreuve pratique, sous le contrôle des inspecteurs du permis de conduire, qui sont garants de la qualité de l'examen.**

**La question des délais pour passer l'examen pratique renvoie à un problème de goulot d'étranglement, où la demande est supérieure à l'offre. La solution logique serait donc d'augmenter l'offre ou bien de diminuer la demande.**

**Du côté de la demande, il existe deux pistes qu'il convient d'écarter, car elles présentent un risque pour la qualité de la formation à la conduite et donc pour la sécurité routière.** En effet, on pourrait envisager de réduire le temps de l'examen pratique, qui est aujourd'hui de 32 minutes, ou bien de mettre en place un permis probatoire où l'essentiel de la formation serait réalisée par contrôle continu et l'examen ne serait rendu obligatoire qu'en cas d'infraction ou de difficultés. Cette seconde option créerait cependant une rupture trop nette entre les différentes générations et est loin de constituer la norme à l'étranger.

**Plusieurs pistes de travail existent en revanche du côté de l'offre, à la fois plus acceptables pour l'opinion et pour les acteurs concernés.** La première option consiste à envisager d'augmenter nettement le nombre d'inspecteurs. Cependant, l'équilibre des finances publiques étant particulièrement sensible à long terme à l'évolution de la masse salariale, cela rend cette solution peu envisageable. Les inspecteurs sur le terrain représentaient en 2019, l'essentiel des personnels de l'État consacrés à la sécurité routière : 1 371 inspecteurs pour environ 150 agents affectés aux services centraux de la délégation à la sécurité routière (DSR) et

<sup>34</sup> Données issues de la FENAA. Il convient de noter que les données issues de la plateforme RDVPermis font apparaître un chiffre inférieur.

<sup>35</sup> L'inscription à l'examen pratique était rendue plus rapide en fonction des résultats précédents des candidats issus de l'auto-école considérée, ce qui désavantage les nouveaux entrants et les candidats non-issus d'une auto-école classique.

630 agents en direction départementale des territoires (DDT) et en Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

**Une deuxième option consisterait à externaliser le passage de l'examen pratique auprès des différents organismes volontaires, qui pourraient avoir une expertise particulière dans le domaine de la conduite et de la sécurité routière, comme ceux déjà en place pour l'épreuve théorique.** Plusieurs pays ont fait le choix de tels systèmes d'examen à l'étranger : la puissance publique fixe la norme exigée pour l'obtention du permis qui est ensuite évaluée par des organismes privés que l'administration habilite et contrôle. L'Allemagne et la Belgique permettent au candidat de choisir entre plusieurs entreprises pour passer l'épreuve théorique et pratique avec un coût associé pour l'examen pratique de 89,44 € en Allemagne et de 37 € en Belgique. Les Pays-Bas ont mis en place un corps de contrôle administratif indépendant pour faire passer les examens du permis de conduire, lesquels sont facturés 34,5 € pour l'épreuve théorique et 112,75 € pour l'épreuve pratique. Hormis le cas de la Belgique, le nombre d'organismes aptes à faire passer le permis est limité à un ou deux.

**Néanmoins, la comparaison internationale fait ressortir que les cas d'externalisation de l'examen vers le privé ne sont pas majoritaires en Europe, loin de là.** Le plus souvent, la crainte de perte de la qualité de l'examen, voire de fraudes, prévaut dans le choix d'écarter l'idée d'une externalisation. En outre, certains pays comme l'Autriche ou le Danemark confient directement l'épreuve de conduite aux forces de police qui traitent partout les problématiques aval de la sécurité routière.

**Par conséquent, pour prolonger dans le même esprit de pragmatisme les réformes déjà menées en France et bâtir sur l'atout que représente l'existence d'un corps d'inspecteurs du permis de conduire déjà constitué, l'approche la plus pertinente semble être d'élargir le vivier de fonctionnaires autorisés à faire passer l'épreuve pratique du permis de conduire.** Il apparaît préférable d'écarter l'hypothèse d'une externalisation vers le privé à ce jour. Dans le prolongement de la réforme menée après 2015 pour l'épreuve théorique, il convient de permettre plus largement à des agents civils ou militaires volontaires de faire passer l'épreuve pratique sous le contrôle des inspecteurs du permis de conduire. Ces derniers ont vocation à demeurer les gardiens de la qualité du permis de conduire.

**Sous la responsabilité des IPCSR, les examinateurs additionnels du permis de conduire pourraient composer une sorte de réserve qui serait mobilisée pour réduire les délais d'examen.** Les IPCSR resteront les référents en dernier ressort lors des examens, avec la possibilité de contrôler la manière dont sont

réalisés les examens effectués par les membres de la réserve. Ils auront également un surcroît de temps dégagé pour réaliser les autres missions qui leur sont dévolues. En contrepartie de cette revalorisation de leur rôle, une réflexion devrait être engagée pour allonger la durée de l'engagement des examinateurs aujourd'hui limitée à 3 ans et l'assortir d'une obligation de mobilité géographique au moins sur les premières années du contrat. Un système de « pantoufle », obligeant à réaliser un certain nombre d'années de service et de rembourser le coût de la formation dans le cas où l'agent démissionnerait de ses fonctions avant le terme, mériterait d'être introduit à la fois pour les IPCSR et pour les candidats à la réserve<sup>36</sup>. Les examinateurs additionnels devraient être issus par ordre de priorité des services administratifs de la sécurité routière (780 agents), de corps de métier directement confrontés à la problématique de la sécurité routière comme la police, la gendarmerie, les pompiers et l'armée et enfin d'entreprises publiques comme La Poste dont une part des agents sont assermentés. Cet appui pourrait se matérialiser, soit sur la base de détachements contractuels pluriannuels – ce qui apparaît préférable étant donné le coût très élevé de la formation –, soit sur la base de temps partiels consacrés à faire passer l'examen. Ces examinateurs devront présenter les mêmes garanties et incompatibilités déontologiques prévues pour le recrutement, l'exercice et la suite de la carrière des inspecteurs du permis de conduire<sup>37</sup>.

**Plus précisément, cette réserve pourrait être constituée en faisant appel aux agents de manière hiérarchisée en fonction de leur légitimité dans le domaine de la sécurité routière et de l'importance de leur nombre.** Il faudrait faire appel prioritairement aux agents de la sécurité routière de catégorie B en DDT ou en DREAL, qui pourraient tous être formés et incités à consacrer une à deux demi-journées par semaine au passage de l'examen. Les jeunes retraités de la police, la gendarmerie, les pompiers et l'armée seraient sollicités pour rejoindre la réserve ensuite, car ils constituent un vivier crédible et important par leur nombre. Les agents civils issus d'entreprises publiques pourraient ensuite être sollicités sur la base d'accords avec l'entité qui les emploie. Une expérimentation similaire et concluante a déjà été menée avec le groupe La Poste depuis 2016. Les agents volontaires et retenus par un jury – une trentaine – ont bénéficié d'une formation raccourcie à l'INSERR d'une durée de trois mois. Ces agents ne sont formés qu'à faire passer le permis de catégorie B.

<sup>36</sup> D'après les échanges que nous avons pu avoir, la formation minimale devrait durer 3 mois et son coût est évalué à 35 000 € par examinateur. Cela semble très cher, car, à titre de comparaison, la formation de l'ex-École nationale d'administration pour des agents de catégorie A+ durait 2 ans et entraînait un engagement décennal sanctionné par une pantoufle d'environ 50 000 € correspondant au coût de la formation à l'école.

<sup>37</sup> Le décret du 29 octobre 2015 fixant les conditions permettant à des agents publics ou contractuels de faire passer les épreuves pratiques du permis de conduire reprend ainsi les conditions applicables aux inspecteurs d'après le décret du 22 mai 2013 portant statut particulier du corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

**L'efficacité de cette réserve d'examineurs sera jugée à l'aune de sa capacité à répondre au besoin de réduire les délais dans les zones tendues, comme en Île-de-France ou en Auvergne-Rhône-Alpes.**

En partant du nombre de 1 371 inspecteurs, dont on fait l'hypothèse qu'ils travaillent à temps plein et qu'ils sont en capacité de procéder jusqu'à près de 1 450 000 examens par an – soit plus de 1 000 examens par inspecteur chaque année en moyenne – nous projetons les nombres d'agents supplémentaires nécessaires suivant :

- Pour le cas de délais proches de deux mois en Île-de-France, le renfort en examinateurs devrait ainsi permettre d'augmenter le nombre d'examens de 17 % dans cette zone pour faire disparaître les temps d'attente.
- A minima, pour un département présentant des délais de trois semaines en moyenne comme les Vosges, le nombre d'examens ne devrait être augmenté que de 6 %.

Ainsi, en équivalent temps plein travaillé (ETPT) sur l'année, le renfort d'inspecteurs supplémentaires s'établirait entre 79 ETPT et 228,5 ETPT à l'échelle nationale<sup>38</sup>. Alternativement, si le choix est fait de ne recruter que des volontaires à temps plein pour une durée contractuelle de quelques années, le besoin en personnels rejoignant la réserve devrait s'élever au maximum à environ 229 ETP ou agents, dans l'hypothèse où ils seraient bien répartis sur le territoire.

## PROPOSITION 2

**Introduire une redevance lors du passage de l'épreuve pratique du permis de conduire en contrepartie de la réduction des délais de passage.**

**Afin de rendre ce dispositif attractif, il est recommandé de bonifier les heures des agents contribuant à réduire les délais dans le passage de l'épreuve pratique et pour cela de rendre l'épreuve pratique payante.** Les inspecteurs à qui une nouvelle fonction est confiée devront aussi être revalorisés. Le meilleur moyen de porter ces augmentations de rémunération sans peser sur les finances publiques est d'assumer que l'examen a un coût qui doit être en partie porté par les candidats. C'est d'ores et déjà le cas dans la totalité des pays d'Europe, à

<sup>38</sup> Le besoin en ETPT supplémentaires étant estimé à 17 % en Île-de-France, soit un maximum de 228,5 ETPT extrapolé à l'échelle nationale, suivant le temps partiel travaillé en moyenne par les agents volontaires – hypothèse de temps travaillé à 2/5<sup>e</sup> et 1/5<sup>e</sup> en moyenne par exemple – le nombre d'agents à recruter dans la réserve varie sur une cible comprise au maximum entre 572 agents en équivalent temps plein (ETP) et 1 143 ETP.

l'exception notable de l'Italie. En pratique, la perception d'une telle redevance sera facilitée par le fait que la procédure d'inscription est désormais désintermédiée, ce qui permet une collecte au moment de l'inscription en évitant toute surfacturation de frais supplémentaires par l'auto-école concernée.

**Cette redevance déterminera l'incitation financière à faire passer l'examen, qui constitue le sous-jacent de la proposition 1.**

Les membres de la réserve devront pouvoir toucher, en plus de leur traitement ou indemnité perçu par ailleurs, une prime nette au moins supérieure à la moitié de la redevance payée par examen. Les inspecteurs percevront une redevance correspondant à une fraction de cette prime par examen au titre de leur nouveau rôle d'encadrant des examinateurs de réserve. Le reliquat de la redevance pourra être mobilisé pour financer la préparation au permis dans le cadre du service civique (proposition 4), au titre de la solidarité avec les jeunes qui s'engagent dans le service civique, ou des actions en lien avec la sécurité routière.

**Comme les retards actuels ont également un coût, estimé à 200 € par mois de délai<sup>39</sup>, il est possible de fixer une redevance qui assure à la fois le financement du nouveau dispositif et une situation moins coûteuse qu'actuellement pour les candidats.**

Si l'on retient un taux de réussite de 60 %, cela signifie que les candidats passent le permis un peu plus de 1,6 fois en moyenne pour l'obtenir et que le coût réel des délais s'établit à environ 480 € par candidat en moyenne. En ramenant le délai de passage de l'examen à deux semaines et en fixant le tarif administratif de présentation autour de 50 € – soit le prix actuel d'une heure de conduite –, il est ainsi possible de réduire de moitié les coûts réels de présentation à l'épreuve pratique. Une redevance autour de 50 € apparaît inférieure mais comparable à ce qui est observé parmi nos voisins européens, qu'ils aient externalisé ou non l'épreuve<sup>40</sup>. À ce niveau, la redevance permettrait d'envoyer un signal suffisant au sujet de la valeur de l'examen, ce qui éviterait la multiplication des présentations à l'épreuve comme celle parfois observée pour le code. La redevance ne présente pas d'effet socialement régressif puisque le coût collectif de l'épreuve diminue et que les candidats devant *in fine* verser une redevance plus élevée seront ceux qui auront échoué, mais cela leur sera également moins coûteux en heures de conduite. Les sommes levées pourront être fléchées alternativement vers le budget de la sécurité routière, de 200 millions d'euros environ chaque année, ou vers le budget général de l'État, l'essentiel étant le financement de la proposition 1 et la réduction des délais de passage à deux semaines sur le territoire.

<sup>39</sup> La mission Dumas en 2019 reprend ce chiffre issu de la *Réforme du permis de conduire « priorité jeunesse »*, ministère de l'Intérieur, 13 juin 2014.

<sup>40</sup> À titre de comparaison : 89,4 € en Allemagne, 92,2 € en Espagne pour les deux épreuves, 110 à 130 € en Suisse ou 68 à 83 € au Royaume-Uni.

	Épreuve pratique actuelle avec 1,5 mois de délai	Épreuve pratique passée sans délai (une semaine ou deux en réalité)
Coût moyen d'un mois d'attente par candidat	200 €	200 €
Taux de réussite à l'épreuve pratique	60 %	60 %
Soit un nombre de passage moyen	1,6	1,6
Délai en mois	1,5	0,5
Tarifs administratif de présentation de l'épreuve	0 €	50 €
<b>Coût réel moyen de présentation de l'épreuve</b>	<b>480 €</b>	<b>240 €</b>
pourcentage de réduction du coût		-50 %

**Note de lecture :** en l'état actuel des choses, chaque mois d'attente génère en moyenne un coût supplémentaire de 200 €, et le délai moyen est de 1,5 mois – ce qui aboutit à un coût moyen de 300 € par présentation à l'examen pratique. Sachant qu'un candidat passe en moyenne l'épreuve 1,6 fois, le coût réel moyen de présentation à l'épreuve est actuellement de 480 €. En réduisant le délai d'attente d'un mois, on obtiendrait un coût moyen de 100 €, de nouveau multiplié par 1,6 – soit 160 € auquel il faut ajouter les 50 € de frais administratifs de présentation de l'épreuve, payés à chaque passage, soit 1,6 fois en moyenne, pour un coût moyen des tarifs administratifs s'établissant à 80 € – et il serait ainsi possible de réduire de moitié les coûts réels de présentation à l'épreuve pratique, qui représenteraient en moyenne 240 €.

### La réflexion concernant cette redevance pourrait être prolongée, afin de dissuader les candidats insuffisamment mûrs de se présenter à l'examen.

En effet, les résultats de 2019 et 2020 montrent que le taux de réussite des candidats libres est 15 points (environ 45 %) en deçà du taux de réussite moyen de l'ensemble des candidats (environ 60 %) et 30 points inférieurs à celui des candidats issus de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC – environ 75 % de taux de réussite)<sup>41</sup>. Cela démontre à la fois qu'il est pertinent de préparer le permis jeune et que le rôle de filtre des auto-écoles est important. Elles ont la responsabilité de présenter des candidats au niveau suffisant pour passer l'examen. Pour inciter les candidats à avoir une approche réaliste de leur niveau et éviter une augmentation du taux d'échec, la progressivité de la redevance en fonction du nombre de présentation peut être envisagée, à la condition de ne pas excessivement compliquer le mécanisme. Ainsi, une primo-présentation pourrait coûter 50 € au candidat, mais les présentations suivantes coûteraient par exemple 75 € chacune.

<sup>41</sup> Bilan des examens du permis de conduire, DSR, 2019 et 2020.

### PROPOSITION 3

**Instaurer une plus grande liberté pédagogique entre les auto-écoles assortie d'une plus grande transparence sur les résultats.**

La pédagogie entourant l'épreuve de la conduite semble ne pas avoir beaucoup progressé ces dernières années et certains signes laissent même transparaître une forme de dégradation dans l'apprentissage, jugé plus lent, des élèves. Pour y faire face, deux axes apparaissent pertinents : (i) la promotion des automatons pour l'apprentissage de la conduite et (ii) une plus grande transparence sur les résultats des centres de formation, afin d'introduire une concurrence par la qualité plutôt qu'exclusivement sur les prix.

Ainsi, comme les pilotes d'avions ou d'hélicoptères formés sur simulateur, il paraît fondé de donner aux simulateurs de conduite automobile leurs lettres de noblesse. Souvent perçus comme un pis-aller par rapport à la conduite réelle, notamment par les parents des élèves qui ont appris sans y avoir recours, les simulateurs peuvent permettre des innovations pédagogiques comme une transition plus douce entre le code et la conduite. Certains de nos voisins y ont d'ailleurs plus largement recours que nous, comme l'Allemagne qui est très avancée dans cette pratique. L'analyse statique montre qu'il s'agit d'un outil permettant de réaliser des économies, l'heure de conduite sur simulateur coûtant actuellement deux fois moins cher que l'heure en voiture. L'analyse dynamique montre que son intérêt devrait encore s'accroître, si l'augmentation plus rapide des prix de l'essence par rapport à l'électricité se confirme et du fait que la technologie associée aux simulateurs devrait encore s'améliorer à mesure que leur utilisation se généralise. Par conséquent, il est souhaitable d'ouvrir la réflexion pour mieux intégrer la conduite sur simulateur dans un parcours d'apprentissage de la conduite, et d'inciter les auto-écoles à proposer ce type de solutions. À cette fin, il serait souhaitable de reconduire les dispositifs de suramortissements pour les auto-écoles qui en font l'acquisition et d'encourager l'investissement dans les technologies permettant un meilleur apprentissage en autonomie au sein des auto-écoles – afin que les progrès récents de la réglementation soient suivis d'effet sur le terrain. Couplé avec la promotion du permis sur boîte automatique, il y a là matière à innovation pédagogique et à réduction des coûts de passage du permis de conduire pour les auto-écoles. Le tableau ci-après présente de manière synthétique la manière dont ces innovations pourraient drastiquement réduire le coût du permis<sup>42</sup> :

<sup>42</sup> Coût moyen horaire – très variable en réalité sur le territoire – et durée moyenne de l'apprentissage pour le permis classique issus de l'étude UFC-que-choisir de 2019. Le coût moyen d'une heure de conduite sur simulateur est évalué par le Rapport Dumas précité à partir de données recueillies en Allemagne, où le recours au simulateur est plus développé. La durée retenue pour le passage du permis boîte automatique correspond à la durée légale.

	Avec 5 heures sur simulateur	Avec 10 heures sur simulateur	Boîte automatique avec 6 heures sur simulateur
Coût moyen d'une heure de conduite en voiture	43 €	43 €	43 €
Coût moyen d'une heure de conduite sur simulateur	21,50 €	21,50 €	21,50 €
Durée moyenne de l'apprentissage de la conduite	35	35	20
Coût apprentissage sur simulateur	107,50 €	215,00 €	129 €
Coût apprentissage en voiture	1 290 €	1 075 €	602 €
<b>Coût total</b>	<b>1 397,50 €</b>	<b>1 290 €</b>	<b>731 €</b>
<i>Pourcentage de réduction du coût</i>		-8 %	-47,7 %

**Note de lecture :** une heure de conduite sur simulateur, sur le modèle allemand, étant moitié moins chère qu'une heure de conduite en voiture, le coût total de l'apprentissage de la conduite tendra à diminuer à mesure qu'augmentera la part des heures sur simulateur. Ainsi, 30 heures de conduite en voiture pour un coût moyen horaire de 43 € (soit un total de 1 290 € pour la formation en voiture) et 5 heures de conduite sur simulateur pour un coût moyen horaire de 21,50 € (soit un total de 107,50 € pour la formation en simulateur) aboutiront à un coût total de 1 397,50 €. Pour 10 heures sur simulateur avec un volume total d'heures de formation identique, le coût total ne serait plus que de 1 290 € (25 heures de conduite en voiture à 43 € – pour un coût de 1 075 € – et 10 heures en simulateur, pour un coût de 215 €)<sup>43</sup>.

**Pour favoriser une concurrence par la qualité entre auto-écoles, il est souhaitable de faciliter la comparaison sur les résultats.** La désintermédiation des inscriptions pourrait permettre la centralisation et la diffusion gratuite par l'administration de données anonymes sur le nombre de candidats présentés chaque mois par les auto-écoles, le nombre de primo-candidats et le nombre total d'admis à l'examen, notamment parmi les primo-candidats. Le nombre de candidats présentés et reçus au permis boîte automatique pourra être spécifiquement identifié et rendu visible par l'administration afin d'assurer la promotion de ce type d'examen. La diffusion en open data pourrait permettre le développement de comparateurs en ligne<sup>44</sup>, sans que l'administration n'ait besoin d'en assurer la mise en place, ce qui améliorera la situation du candidat-client au moment de choisir son auto-école. Une entreprise comme La Poste serait par exemple susceptible de proposer une telle plateforme

43 Vers un permis de conduire plus accessible et une éducation routière renforcée, Rapport au Premier Ministre, Françoise Dumas, février 2019. In : <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000165.pdf>

44 Le site internet « Vroomvroom » est un exemple d'un tel comparateur spécialisé dans les auto-écoles.

de comparaison en ligne. La comparaison entre les résultats des auto-écoles en ligne avec les autres auto-écoles pourra se faire à l'échelle départementale où a lieu l'inscription. L'absence de biais devra en revanche être garantie par le caractère public et contrôlable de la méthode retenue par le comparateur. À cet égard, une telle évolution va rendre d'autant plus sensibles la collecte des données et les échanges de celles-ci entre les acteurs administratifs de la sécurité routière et le public. Or plusieurs acteurs, administratifs ou non, signalent certains retards de l'administration de la sécurité routière en la matière, ce qui pourrait justifier qu'une mission d'étude ou d'inspection approfondisse ce sujet<sup>45</sup>.

#### PROPOSITION 4

**En fonction des choix qui seront retenus par le prochain gouvernement concernant l'évolution du service civique ou un éventuel service national universel (SNU), la possibilité de passer le permis de conduire dans ce cadre devra être étudiée en lien avec sa prise en charge financière.**

**Puisque le nombre de candidats à l'examen du permis de conduire est devenu un problème à compter de la suppression du service militaire, il est pertinent d'étudier la possibilité de proposer le passage du permis de conduire aux jeunes qui s'engagent dans un dispositif comme le service civique, la réserve citoyenne ou le service national universel (SNU).** Ces dispositifs visent précisément aujourd'hui à se substituer au service militaire pour favoriser des sortes de creusets d'engagement pour la jeunesse. Une très grande majorité de jeunes (83 %) se déclare favorable à l'idée de passer son permis de conduire dans le cadre du SNU (Service national universel). Cette mesure est même plus plébiscitée par la jeunesse que l'idée d'une gratuité du permis de conduire pour tous les moins de 25 ans, qui recueille assez logiquement 80 % d'approbation chez les jeunes<sup>46</sup>.

**Proposer le passage du permis de conduire, comme c'était le cas à l'époque du service militaire, permettrait d'augmenter l'attrait de ces dispositifs, mais pose des difficultés en termes d'organisation et de financement.** En termes d'organisation, une expérimentation pourrait être menée à l'échelle des

45 Des difficultés de coordination avec l'ANTS et des retards dans la livraison de l'outil de collecte de données de la DSR « Polex » ont été signalés par plusieurs acteurs. Cela dépasse le cadre de cette étude, mais peut constituer un axe d'amélioration pertinent pour l'avenir.

46 Sondage Harris réalisé pour l'Institut Montaigne, *Les jeunes et le permis de conduire*, mars 2022.

départements volontaires qui seraient ainsi à même d'offrir un volume de formation dans des auto-écoles retenues sur la base d'un appel d'offres public. La préparation du permis pourrait être assurée par l'organisme d'accueil du jeune lorsque celui-ci est capable de préparer à l'examen pratique comme par exemple pour les jeunes réalisant leur service civique dans l'armée ou la police. Des appels d'offre pour faire préparer l'examen pratique pourraient être passés par les départements au moins pour les services civiques passés en administrations publiques. Pour un tel dispositif, la maîtrise des finances publiques demeure un enjeu clé, car avec 132 000 services civiques par an<sup>47</sup> le financement de l'intégralité de la formation au permis de conduire pourrait coûter entre 15 et 200 millions d'euros au contribuable en fonction de l'extension du dispositif<sup>48</sup>. Une prise en charge limitée aux volontaires en service civique sur critères sociaux peut être retenue, ce qui ferait baisser significativement le coût de cette politique. Une partie du bénéfice de la redevance permis (proposition 2) peut éventuellement être employée pour financer cette mesure.

**Une étude plus approfondie pourrait permettre de déterminer s'il s'agit de la bonne manière de valoriser ces dispositifs et de faciliter l'insertion des jeunes concernés vers l'emploi.** Dans la même veine, l'aide au financement du permis de conduire B pour les apprentis, qui est aujourd'hui de 500 € pour tout titulaire d'un contrat d'apprentissage en cours d'exécution ayant au moins 18 ans, mérite d'être évaluée. Elle pourrait inspirer le nouveau dispositif de soutien au SNU et éventuellement être mieux mise en valeur, en tout cas être en cohérence avec la solution qui sera retenue pour le SNU.

<sup>47</sup> Nombre de services civiques en 2020.

<sup>48</sup> Avec une hypothèse de coût du permis de conduire à 1 500 € en moyenne. La fourchette basse correspondant à environ 10 000 jeunes services civiques passant le permis, par exemple si la mesure ne concerne que ceux effectuant leur service dans une administration en lien avec la police ou l'armée.

## LISTE DES PROPOSITIONS

### PROPOSITION 1

**Élargir le vivier d'agents publics examinateurs à l'épreuve pratique, sous le contrôle des inspecteurs du permis de conduire, qui sont garants de la qualité de l'examen.**

### PROPOSITION 2

**Introduire une redevance lors du passage de l'épreuve pratique du permis de conduire en contrepartie de la réduction des délais de passage.**

### PROPOSITION 3

**Instaurer une plus grande liberté pédagogique entre les auto-écoles assortie d'une plus grande transparence sur les résultats.**

### PROPOSITION 4

**En fonction des choix qui seront retenus par le prochain gouvernement concernant l'évolution du service civique ou un éventuel service national universel (SNU), la possibilité de passer le permis de conduire dans ce cadre devra être étudiée en lien avec sa prise en charge financière.**

## ANNEXES

## 1. Sondage Harris Interactive, Les jeunes et le permis de conduire, mars 2022



### 1.1 Méthodologie d'enquête



Enquête réalisée **en ligne** du **8 au 14 mars 2022**.



Échantillon de **1 010 personnes** représentatif des Français âgés de **18 à 26 ans**.



Méthode des quotas et redressement appliqués aux variables suivantes :  
**sexe, âge, catégorie socioprofessionnelle et région de l'interviewé(e).**



Aide à la lecture des résultats détaillés :  
**Les chiffres présentés sont exprimés en pourcentage.**  
**Les chiffres en italique sont ceux qui apparaissent significativement au dessus de la moyenne.**

### Intervalle de confiance

L'intervalle de confiance (parfois appelé « marge d'erreur ») permet de déterminer la confiance qui peut être attribuée à une valeur, en prenant en compte la valeur observée et la taille de l'échantillon. Si le calcul de l'intervalle de confiance concerne les sondages réalisés avec la méthode aléatoire, il est communément admis qu'il est proche pour les sondages réalisés avec la méthode des quotas.

Taille de l'échantillon	5 % ou 95 %	10 % ou 90 %	20 % ou 80 %	30 % ou 70 %	40 % ou 60 %	50 %
100 interviews	4,4	6,0	8,0	9,2	9,8	10
200 interviews	3,1	4,3	5,7	6,5	6,9	7,1
300 interviews	2,5	3,5	4,6	5,3	5,7	5,8
400 interviews	2,2	3,0	4,0	4,6	4,9	5,0
500 interviews	2,0	2,7	3,6	4,1	4,4	4,5
600 interviews	1,8	2,4	3,3	3,8	4,0	4,1
800 interviews	1,5	2,1	2,8	3,2	3,4	3,5
<b>1 000 interviews</b>	<b>1,4</b>	<b>1,8</b>	<b>2,5</b>	<b>2,9</b>	<b>3,0</b>	<b>3,1</b>
2 000 interviews	1,0	1,3	1,8	2,1	2,2	2,3
3 000 interviews	0,8	1,1	1,5	1,7	1,8	1,8
4 000 interviews	0,7	0,9	1,3	1,5	1,6	1,6
6 000 interviews	0,6	0,8	1,1	1,3	1,4	1,4

**Note de lecture :** dans le cas d'un échantillon de 1 000 personnes, si le pourcentage mesuré est de 10 % la marge d'erreur est égale à 1,8. Il y a donc 95 % de chance que le pourcentage réel soit compris entre 8,2 % et 11,8 % (plus ou moins 1,8 points).

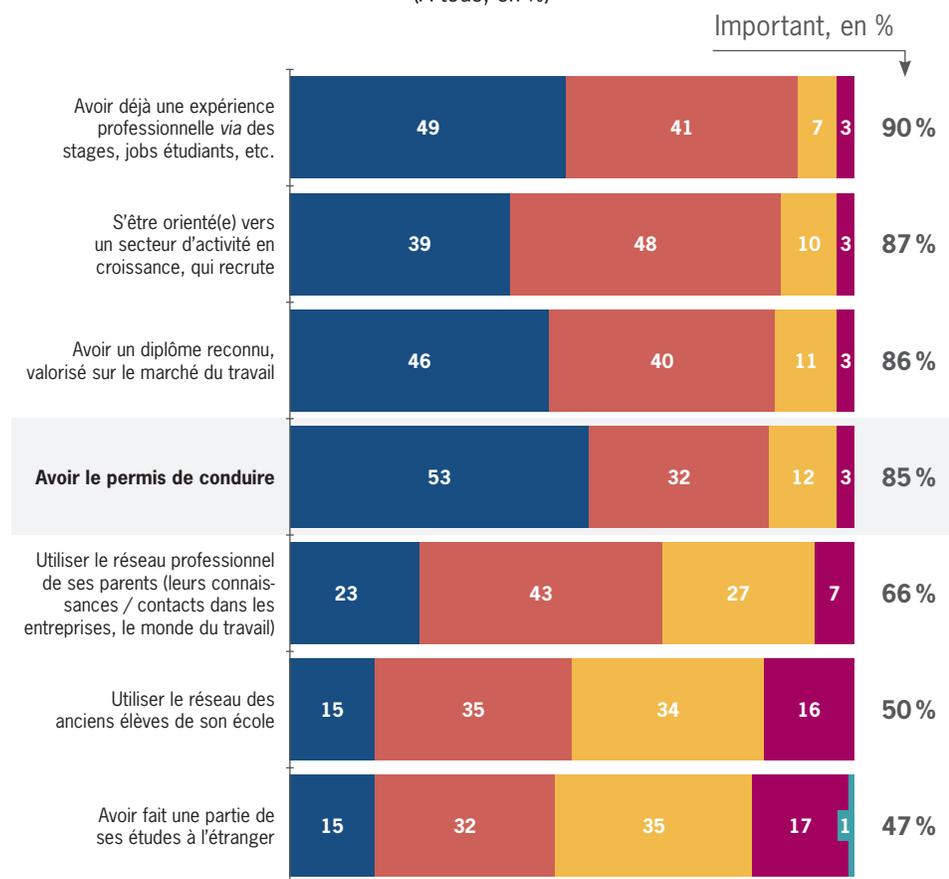
## 1.2 Le permis de conduire, un précieux sésame

Pour trouver un premier emploi, le permis de conduire apparaît comme un facteur déterminant, au même titre que l'expérience professionnelle déjà engrangée, le choix du secteur d'activité et la valeur du diplôme.

Les jeunes qui n'ont pas de permis de conduire se montrent un peu moins sensibles à l'importance de ce facteur pour obtenir un premier emploi.

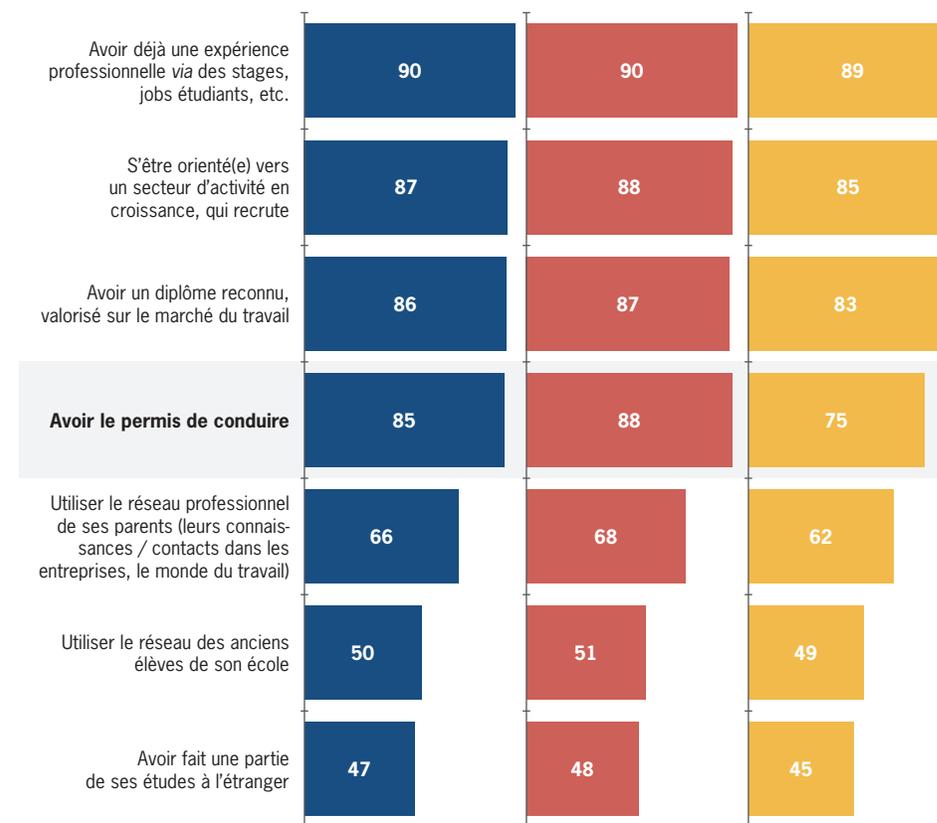
**Selon vous, chacun des éléments suivants est-il important ou non pour trouver un premier emploi quand on est jeune ?**

(À tous, en %)



**Selon vous, chacun des éléments suivants est-il important ou non pour trouver un premier emploi quand on est jeune ?**

(À tous, en % de réponse « Important »)



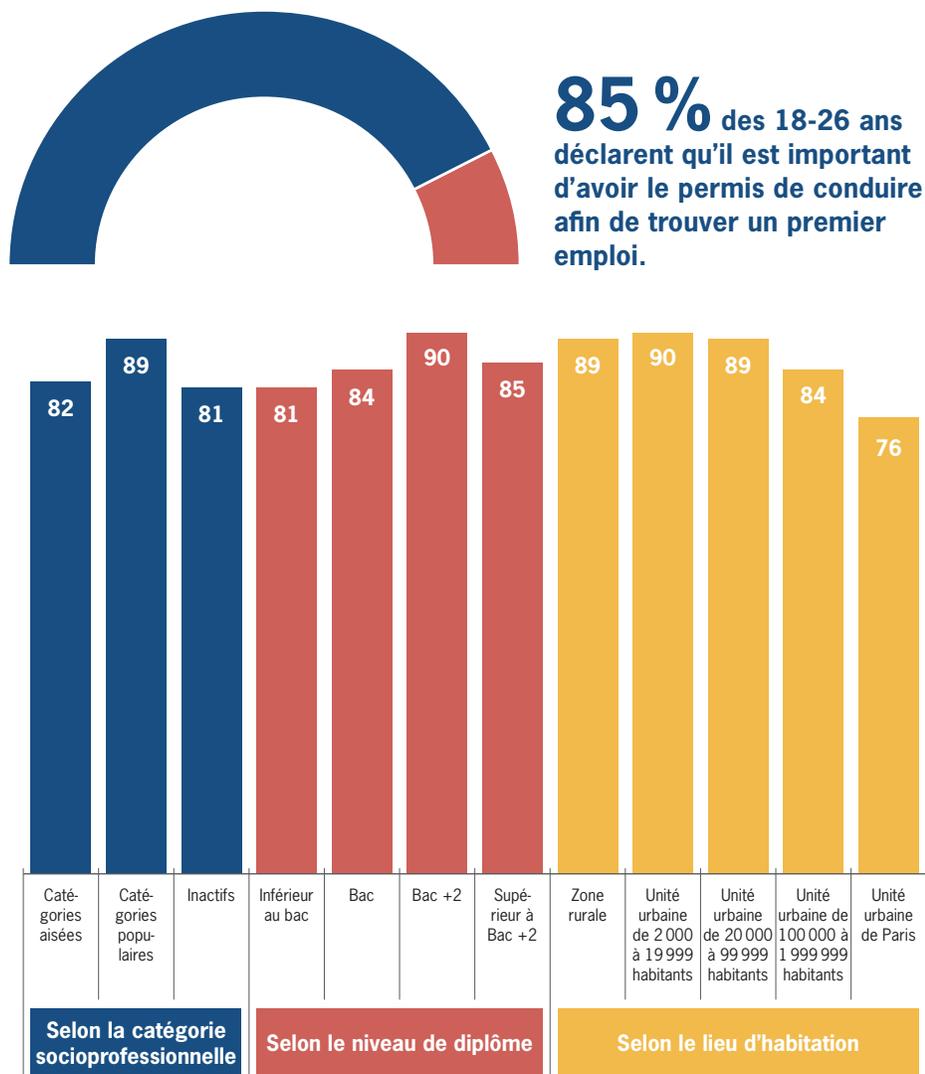
■ Ensemble des 18-26 ans ■ Ceux qui ont le permis ■ Ceux qui n'ont pas le permis

■ Très important ■ Plutôt important ■ Plutôt pas important  
 ■ Pas du tout important ■ Ne se prononce pas

Plus on vit à l'écart des villes, plus le permis paraît précieux pour obtenir un premier emploi.

**Selon vous, chacun des éléments suivants est-il important ou non pour trouver un premier emploi quand on est jeune ?**

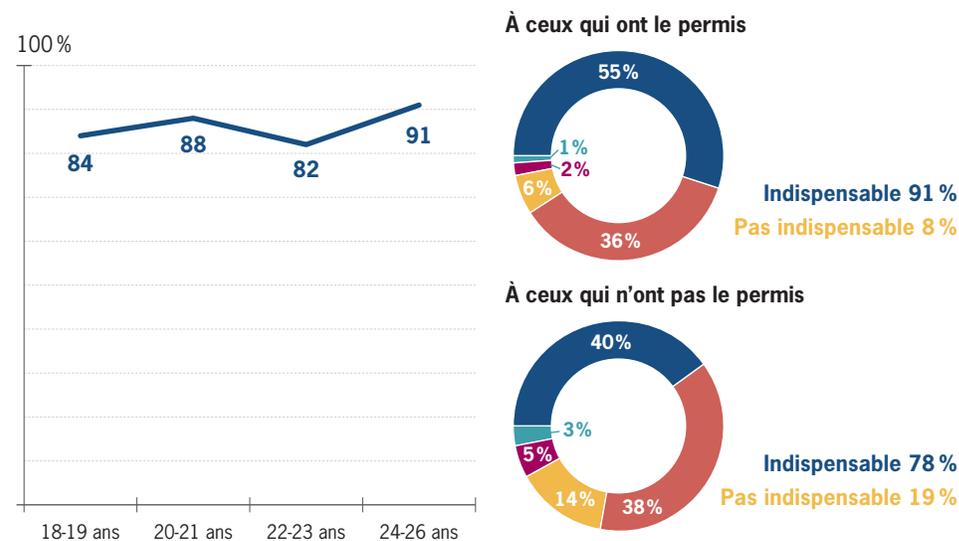
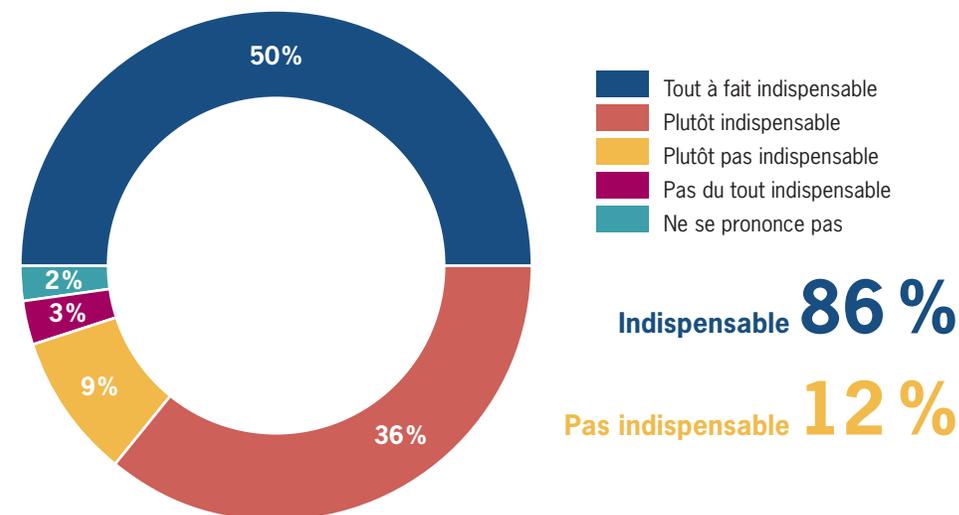
(À tous, en % de réponse « Important »)



86 % des 18-26 ans pensent qu'il est indispensable d'avoir son permis de conduire de manière générale, la moitié d'entre eux jugent même que c'est « tout à fait indispensable ».

**Selon vous, est-il indispensable ou non aujourd'hui d'avoir le permis de conduire de manière générale ?**

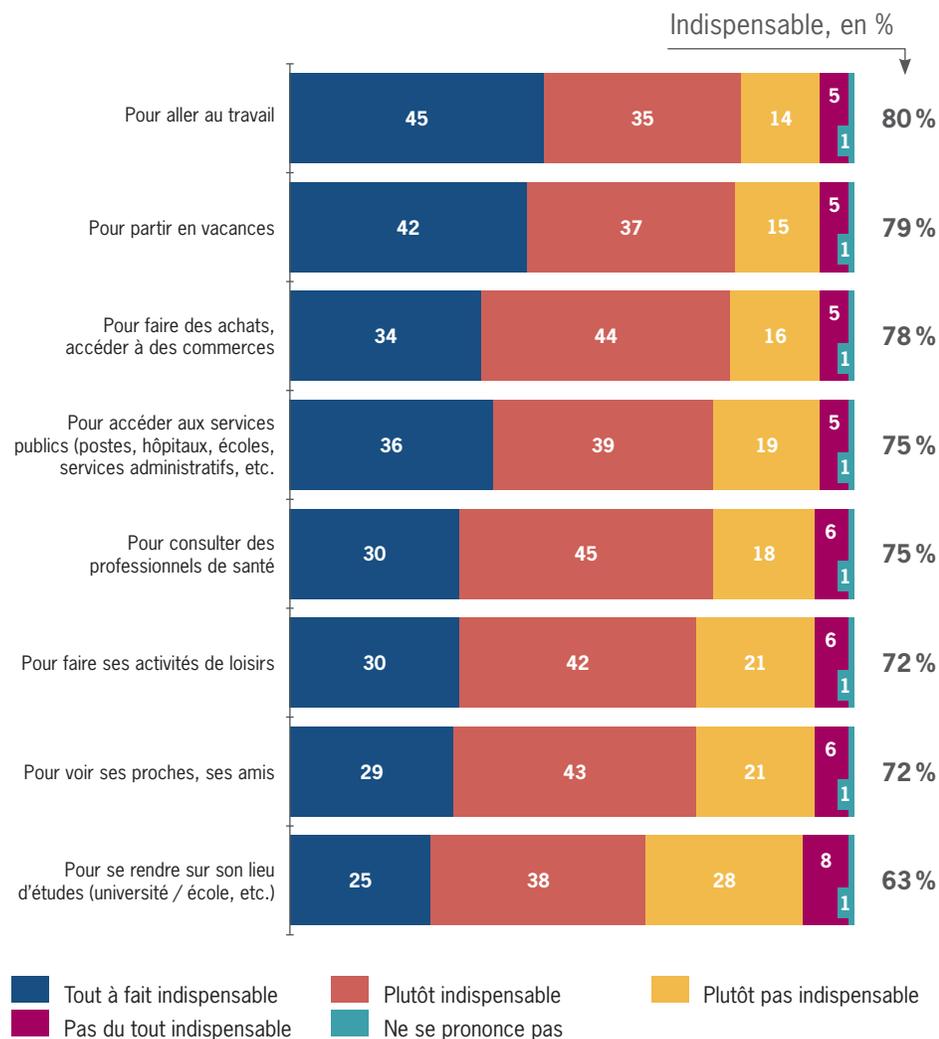
(À tous, en %)



Dans le détail, le permis est jugé indispensable pour l'ensemble des activités régulières, en particulier pour aller au travail, partir en vacances et faire des achats.

**Selon vous, est-il indispensable ou non aujourd'hui d'avoir le permis de conduire pour effectuer chacune de ces activités ?**

(À tous, en %)

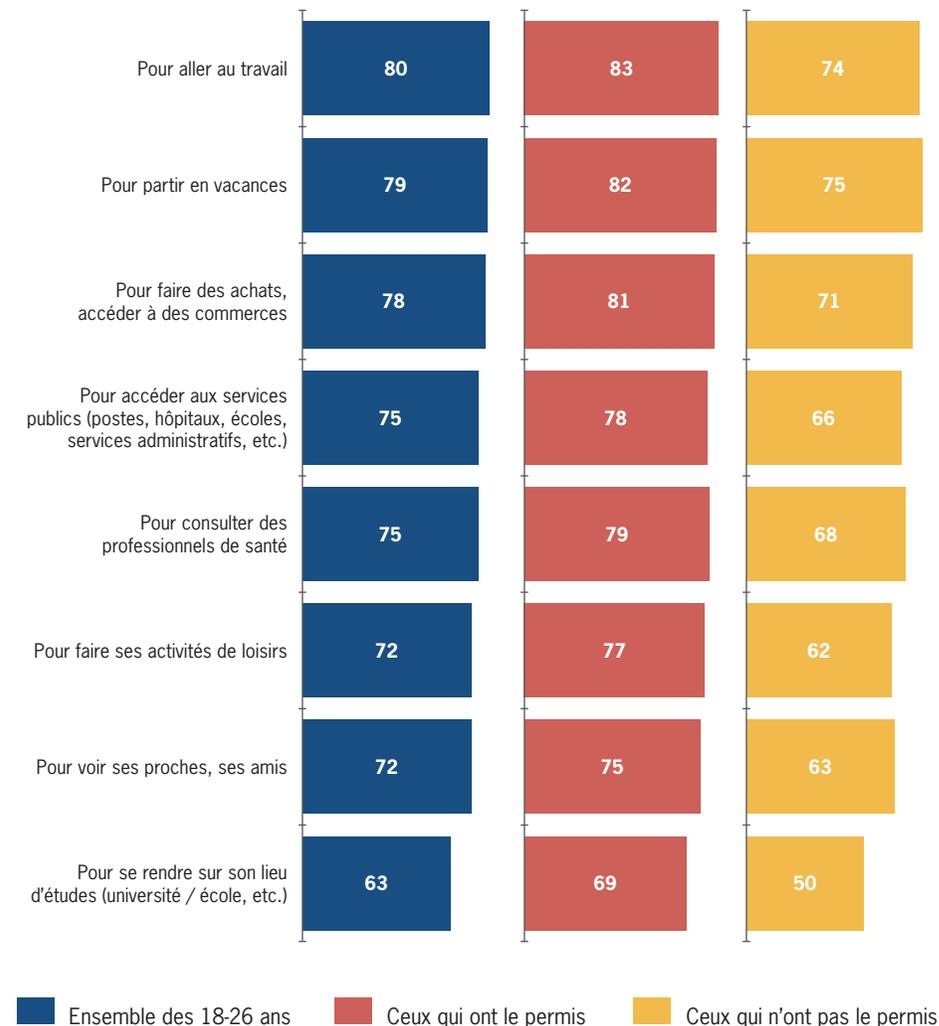


Plus que les autres, les 18-26 ans **habitant en zone rurale** jugent indispensable d'avoir son permis pour la plupart de ces activités.

Par rapport aux autres, les jeunes n'ayant pas le permis de conduire jugent moins souvent ce dernier indispensable, quel que soit le type de déplacement envisagé.

**Selon vous, est-il indispensable ou non aujourd'hui d'avoir le permis de conduire pour effectuer chacune de ces activités ?**

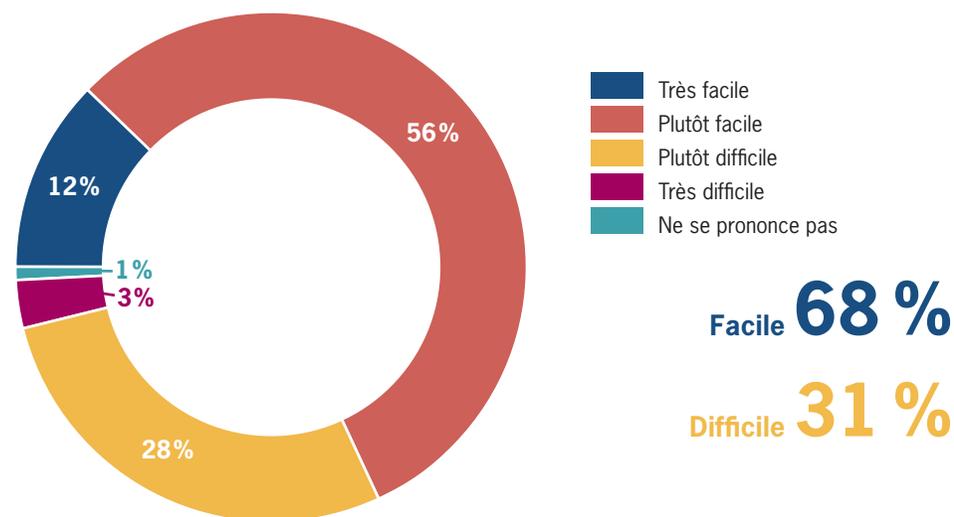
(À tous, en % de réponse « Indispensable »)



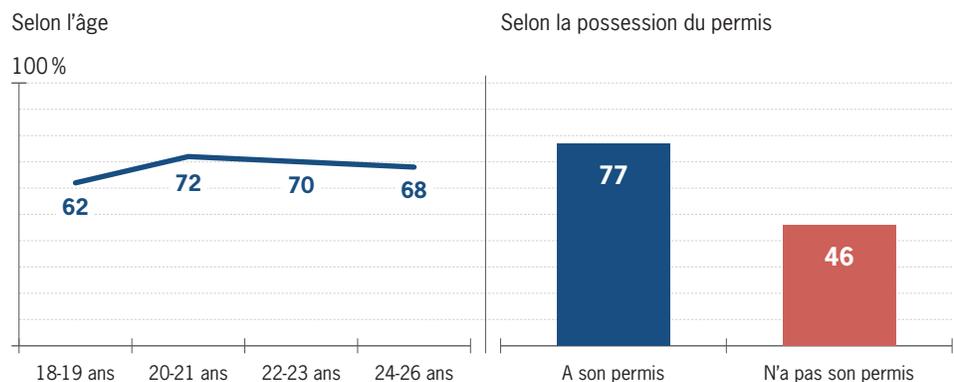
### 1.3 Passer le permis, une épreuve perçue comme facile *a posteriori*

Une majorité de jeunes (68 %) jugent qu'obtenir son permis de conduire est facile, mais seuls 12 % affirment que c'est « très facile ».

**D'après votre expérience personnelle ou l'idée que vous vous en faites, diriez-vous qu'obtenir son permis de conduire (permis B) est facile ou difficile ?**  
(À tous, en %)

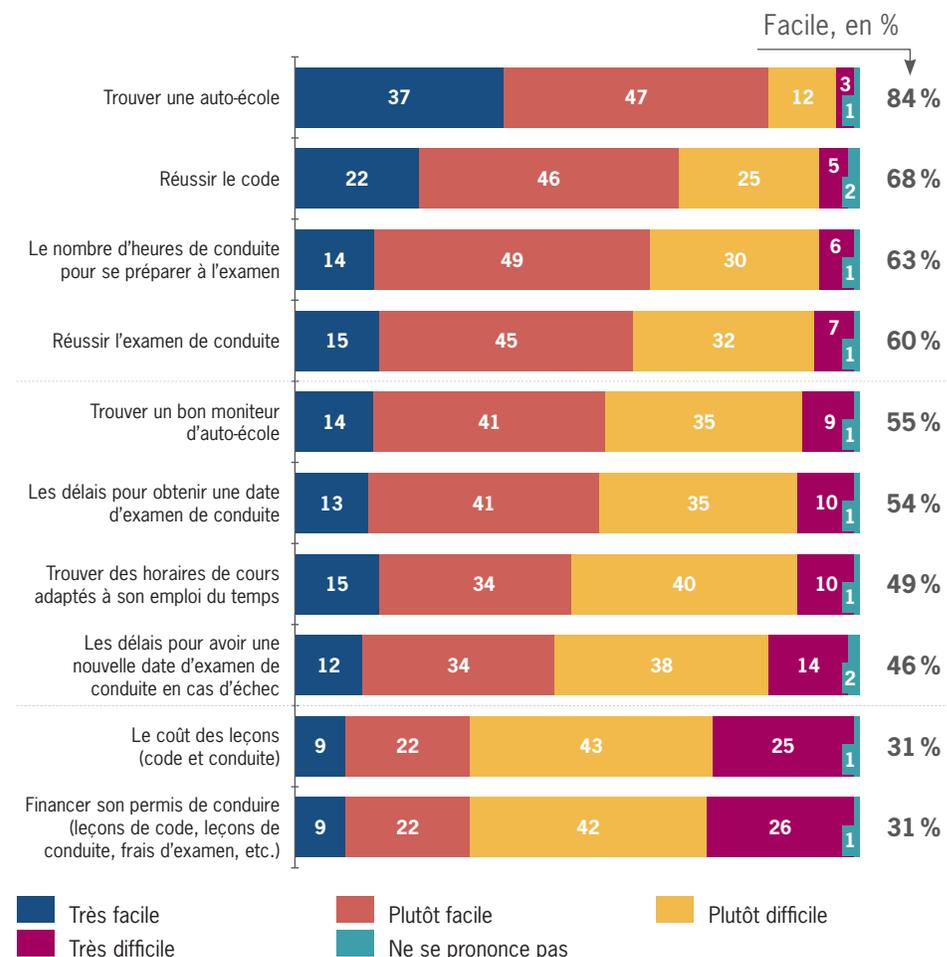


#### Pensent qu'il est facile de passer le permis, en %



Dans le détail, les éléments pratiques (trouver une auto-école, le nombre d'heures de conduite) et les réussites aux examens (code, permis) sont perçus comme relativement faciles. *A contrario*, le coût et le financement sont identifiés comme les deux éléments les plus difficiles.

**Plus précisément, diriez-vous que chacun des éléments suivants est facile ou difficile quand on souhaite passer son permis de conduire (permis B) ?**  
(À tous, en %)

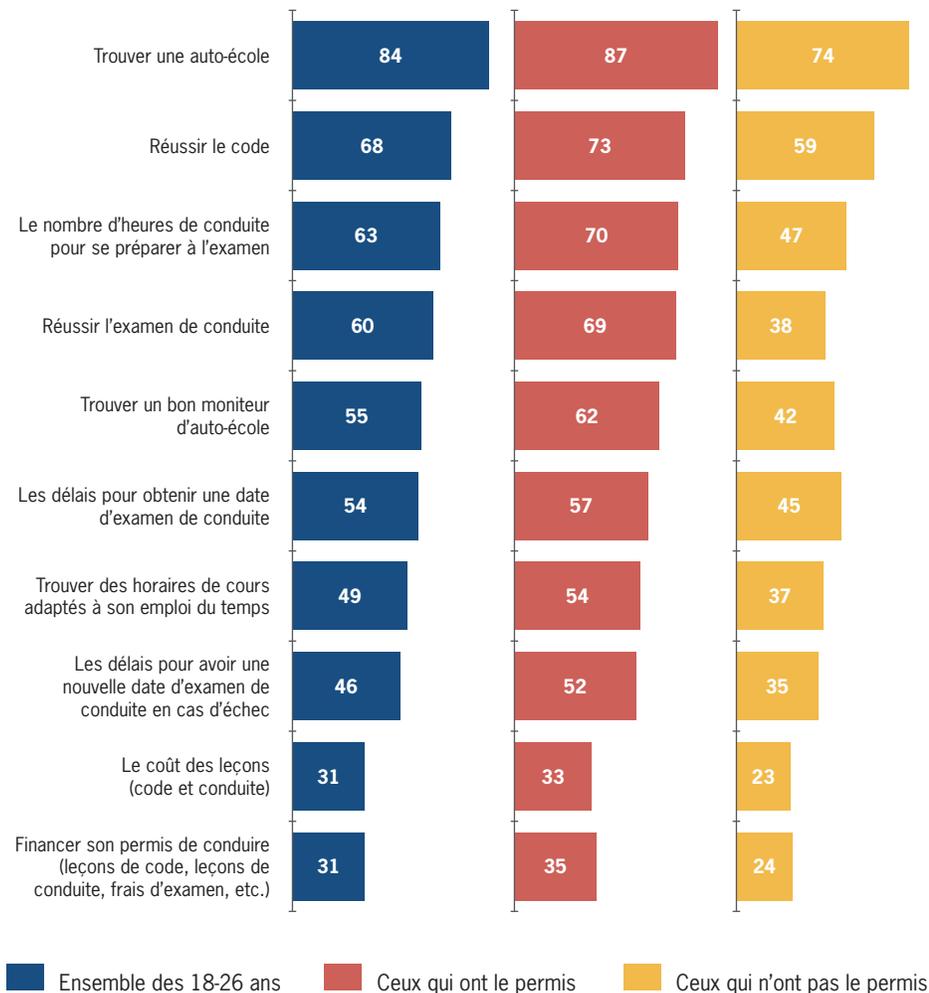


**Les 18-19 ans** trouvent plus difficiles que la moyenne le financement (76 %), les délais en cas d'échec (60 %), trouver des horaires adaptés (57 %) et une date d'examen (51 %) ainsi que la réussite de l'examen (45 %).

Par rapport aux autres, les jeunes n'ayant pas le permis de conduire jugent ce dernier plus compliqué et, ce, sur l'ensemble du parcours d'apprentissage.

**Plus précisément, diriez-vous que chacun des éléments suivants est facile ou difficile quand on souhaite passer son permis de conduire (permis B)?**

(À tous, en % de réponse « Facile »)



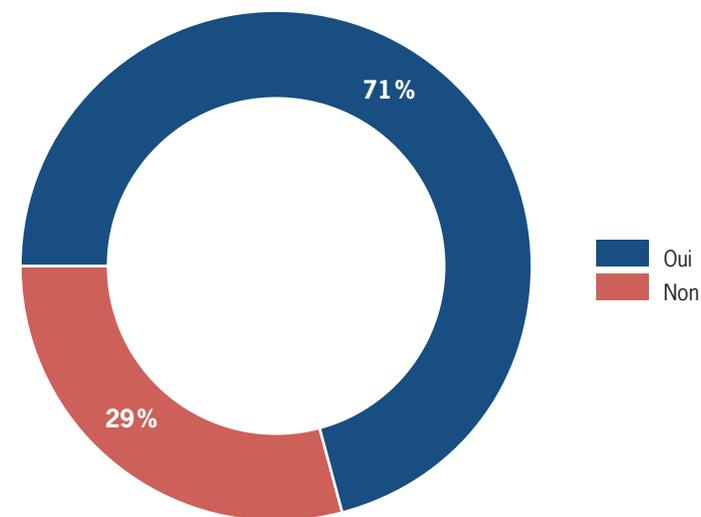
**1.4 L'expérience du permis chez les jeunes conducteurs**

**Modalités de l'obtention de l'examen du permis de conduire**

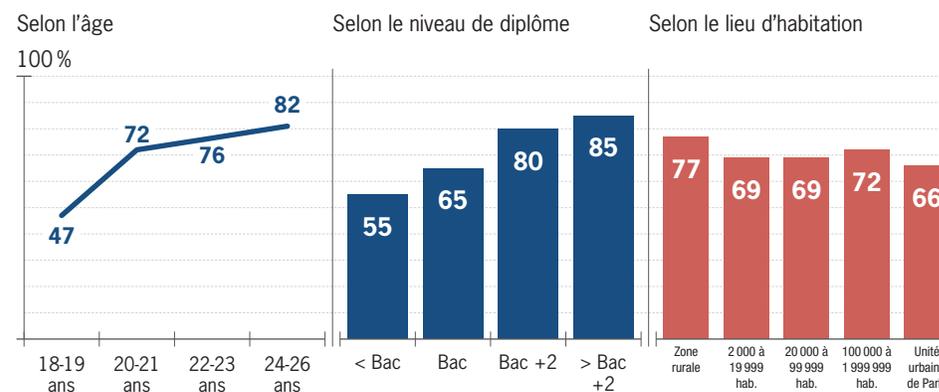
Un peu plus de 7 jeunes sur 10 déclarent avoir leur permis, un niveau qui varie fortement selon la tranche d'âge, le niveau de diplôme et le lieu d'habitation.

**Avez-vous votre permis de conduire (permis B)?**

(À tous, en %)



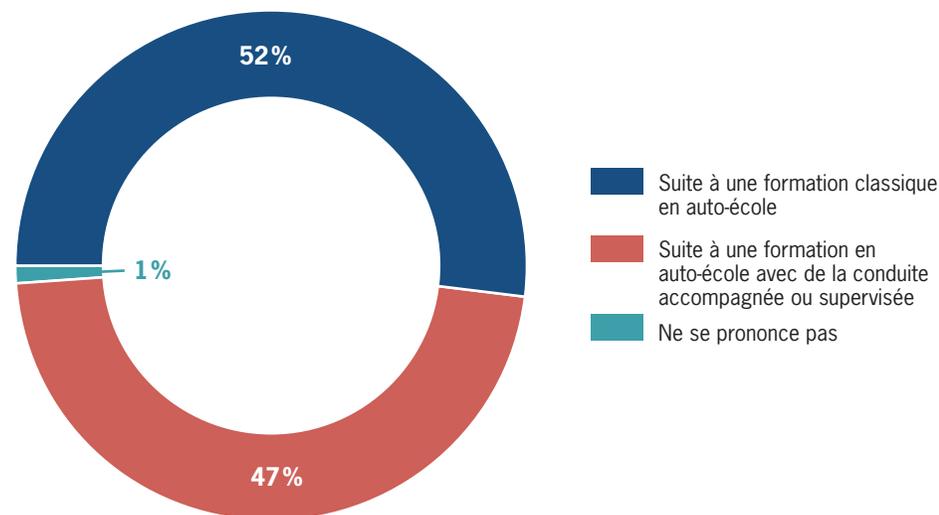
**Ont leur permis, en %**



Une moitié des répondants indiquent avoir suivi une formation classique en auto-école, davantage chez les plus âgés, tandis que les plus jeunes suivent plutôt une formation en auto-école avec de la conduite accompagnée ou supervisée.

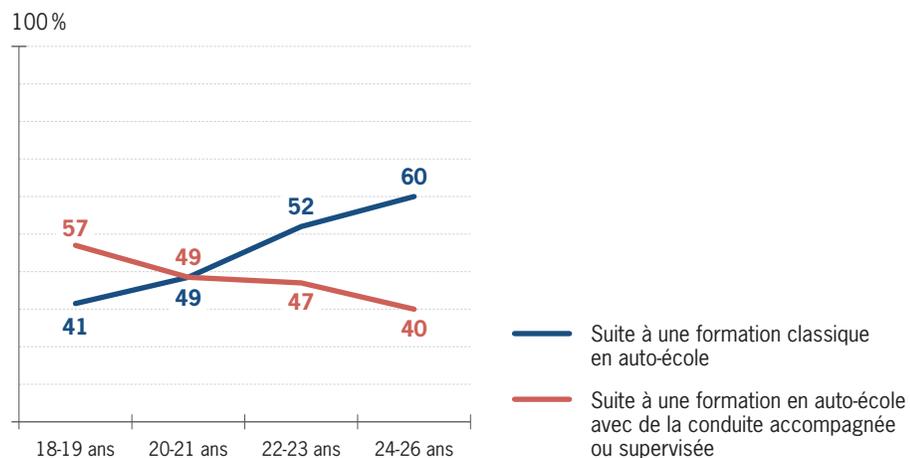
### Avez-vous obtenu votre permis de conduire (permis B) ?

(À ceux qui ont le permis de conduire (Permis B), en %)



42

Selon l'âge

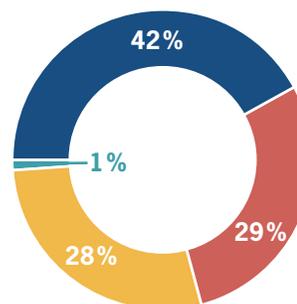


Les pratiques en ligne semblent fréquentes, notamment pour les sessions de formation au code de la route.

### Avez-vous effectué chacune des choses suivantes via une auto-école en ligne ?

(À ceux qui ont le permis de conduire (Permis B), en %)

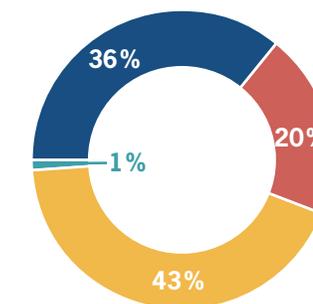
#### Les sessions de formation au code de la route



**Oui : 71 %**  
Hommes : 81 % / 20-21 ans : 78 %  
**Non : 28 %**  
Femmes : 37 %

#### L'organisation de vos leçons de conduite

(réservation d'heures de conduite par vous-même via un site internet)



**Oui : 56 %** Hommes : 68 % / Catégories aisées : 65 % / Région parisienne : 73 %  
**Non : 43 %** Femmes : 37 % / 24-26 ans : 48 % / Habite en zone rurale : 60 %

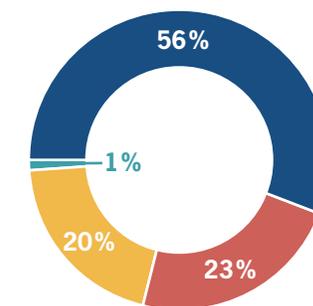
Oui, en totalité    Oui, en partie    Non    Ne se prononce pas

43

La prise de leçons de conduite n'empêche pas les apprentis de s'entraîner également en dehors du cadre de l'auto-école.

### Durant votre formation, vous êtes vous entraîné(e) à conduire un véhicule en-dehors des leçons de conduite proposées par votre auto-école et d'éventuelles heures de conduite accompagnée ? Par exemple, en vous entraînant avec un proche sur un parking, un chemin, une route isolée, etc.

(À ceux qui ont le permis de conduire (Permis B), en %)



**Oui : 79 %**  
Hommes : 86 %  
Catégories aisées : 84 %  
**Non 20 %**  
Femmes : 27 %

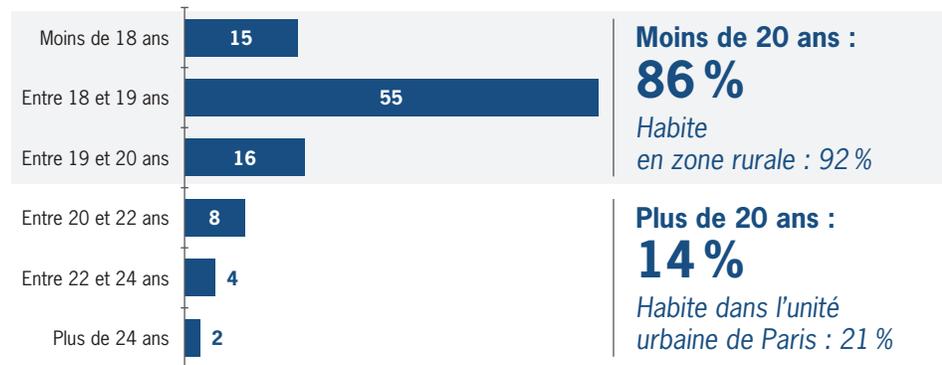
Oui, plusieurs fois    Oui, une fois    Non    Ne se prononce pas

### Investissement réalisé dans le permis de conduire

L'obtention du permis se fait avant l'âge de 20 ans pour la plupart.

#### À quel âge avez-vous obtenu votre permis de conduire (permis B) ?

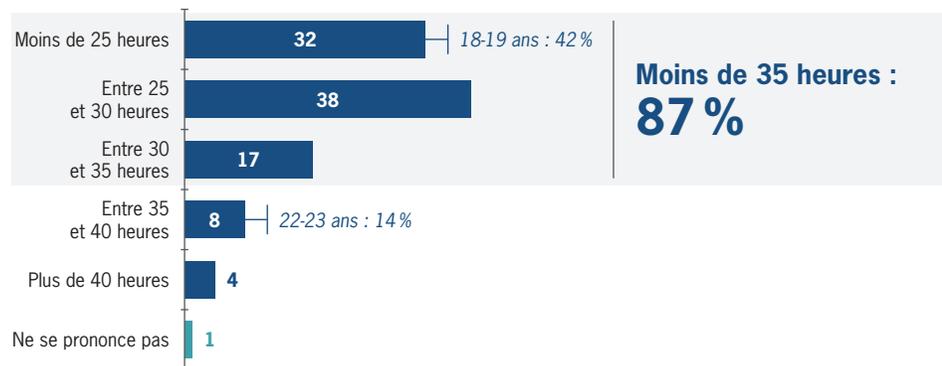
(À ceux qui ont leur permis de conduire (Permis B), en %)



87 % des répondants estiment avoir pris moins de 35 heures de cours avant d'obtenir leur permis de conduire.

#### Combien d'heures de leçons de conduite avez-vous pris pour avoir votre permis de conduire (permis B) ?

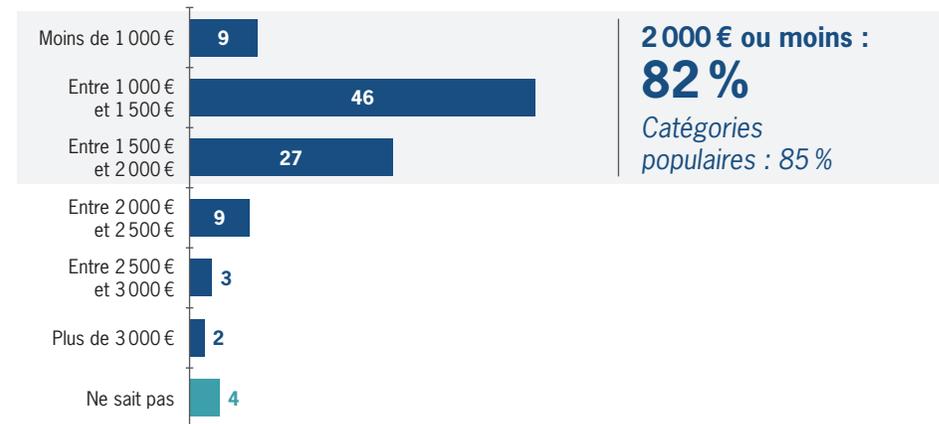
(À ceux qui ont leur permis de conduire (Permis B), en %)



Pour plus de 8 répondants sur 10, le coût du permis était de 2 000 € ou moins et pour près de la moitié des répondants, le prix global était compris entre 1 000 € et 1 500 €.

#### Selon vous, quel est le coût global que vous avez consacré à l'obtention de votre permis B ? (Leçons de code, leçons de conduite, frais d'examen, etc.)

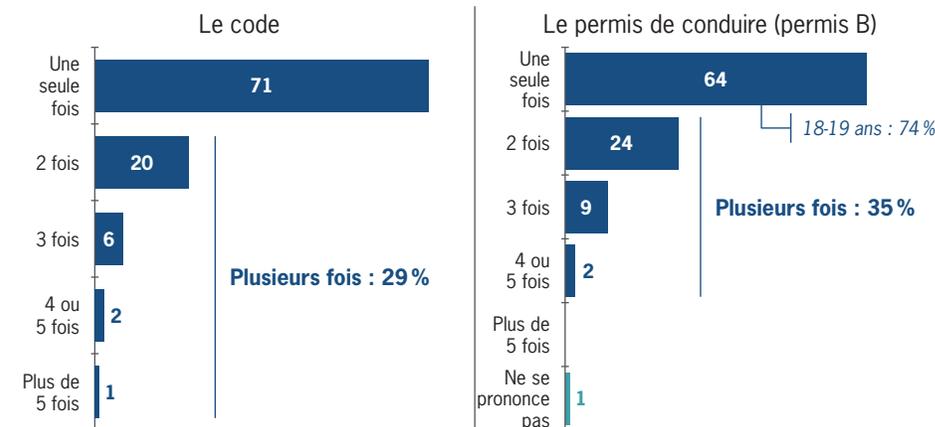
(À ceux qui ont leur permis de conduire (Permis B), en %)



Pour la plupart des répondants, le code et le permis sont obtenus à l'issue de la première tentative.

#### Combien de fois avez-vous passé, avant de l'obtenir... ?

(À ceux qui ont leur permis de conduire (Permis B), en %)

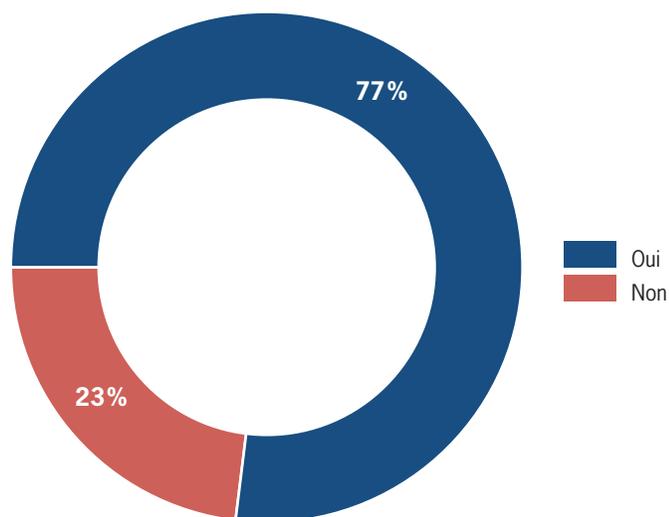


50 % des 18 26 ans ont réussi les deux épreuves au premier essai.

### Fréquence de déplacement depuis l'obtention du permis

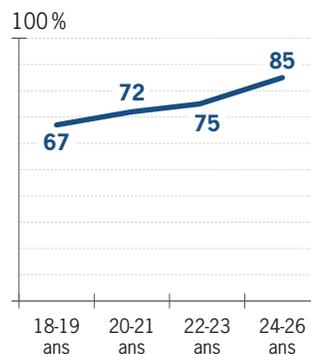
Plus de 3/4 des jeunes titulaires du permis de conduire déclarent posséder une voiture personnelle. Quand ce n'est pas le cas, c'est le plus souvent car la voiture d'un proche suffit.

**Possédez-vous votre propre voiture ?**  
(À ceux qui ont leur permis de conduire (Permis B), en %)

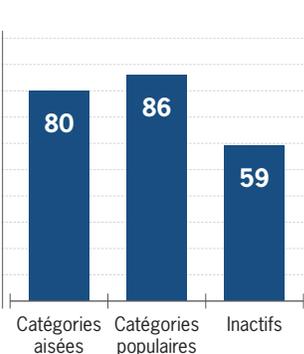


#### Oui

Selon l'âge



Selon la catégorie



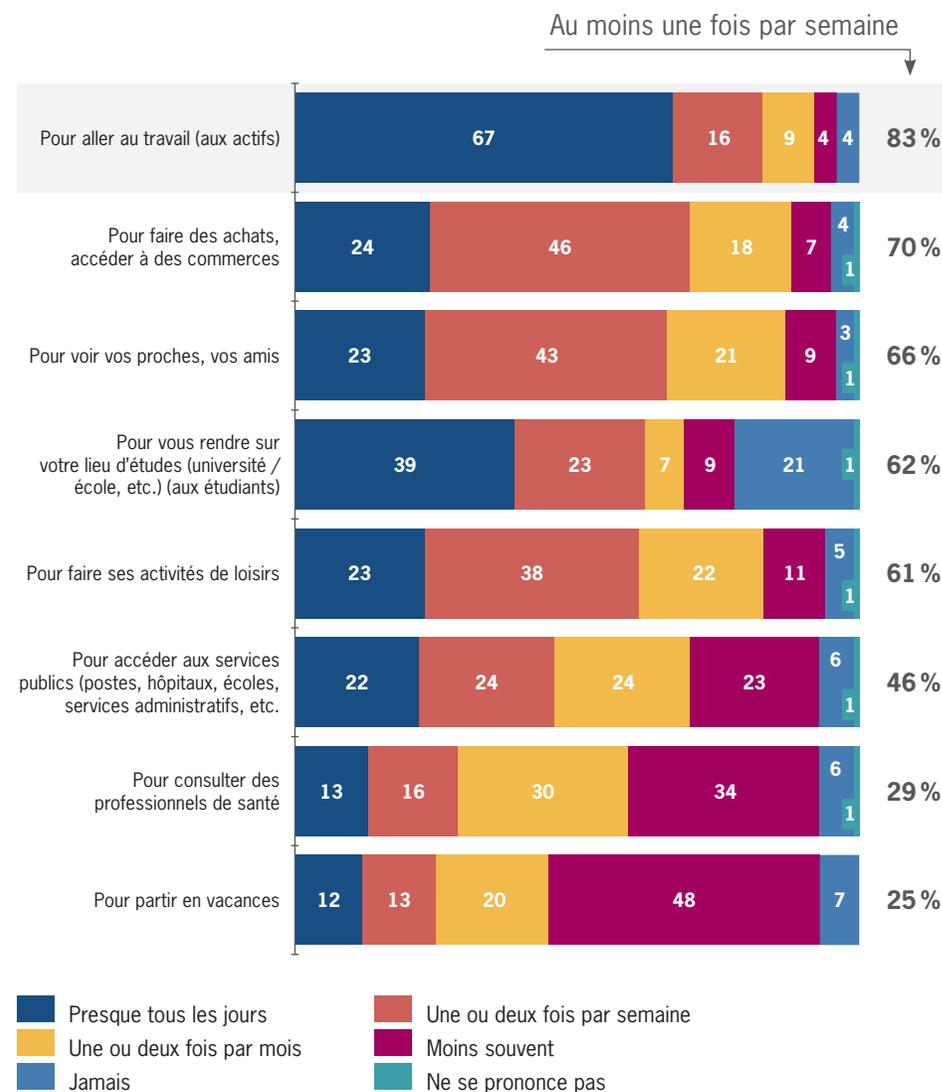
#### Non

- Non, car vous utilisez la voiture d'un proche et cela vous suffit **11%**
  - Non, car vous n'en avez pas les moyens **6%**
  - Non, car vous n'avez pas besoin d'utiliser une voiture dans votre vie quotidienne **6%**
- Unité urbaine de Paris : 32%*  
*Vit chez ses parents : 28%*

L'obtention du permis apparaît cruciale pour les déplacements quotidiens, surtout lorsqu'il s'agit de déplacements liés au travail.

### Depuis que vous avez obtenu votre permis de conduire (permis B), à quelle fréquence effectuez-vous chacun des types de déplacements suivants ?

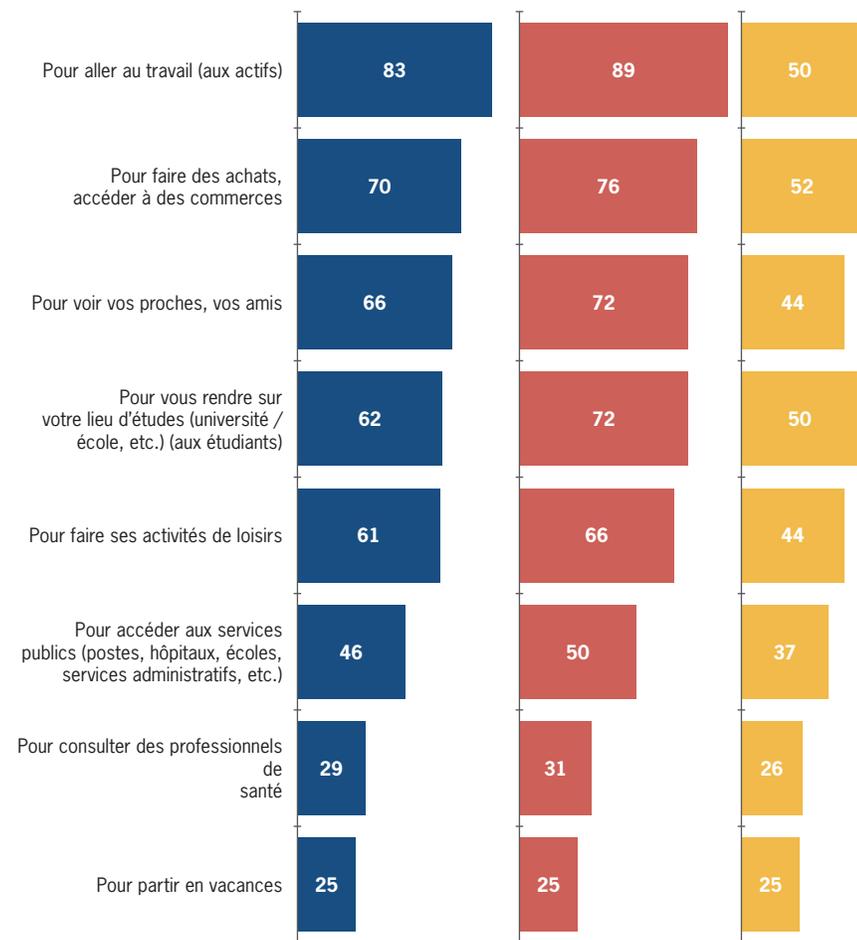
(À ceux qui ont leur permis de conduire (Permis B), en %)



Néanmoins, cette fréquence de déplacement est moindre lorsque les jeunes titulaires du permis n'ont pas de voiture personnelle.

### Depuis que vous avez obtenu votre permis de conduire (permis B), à quelle fréquence effectuez-vous chacun des types de déplacements suivants ?

(À ceux qui ont leur permis de conduire (Permis B), en % de réponses « Au moins une fois par semaine »)



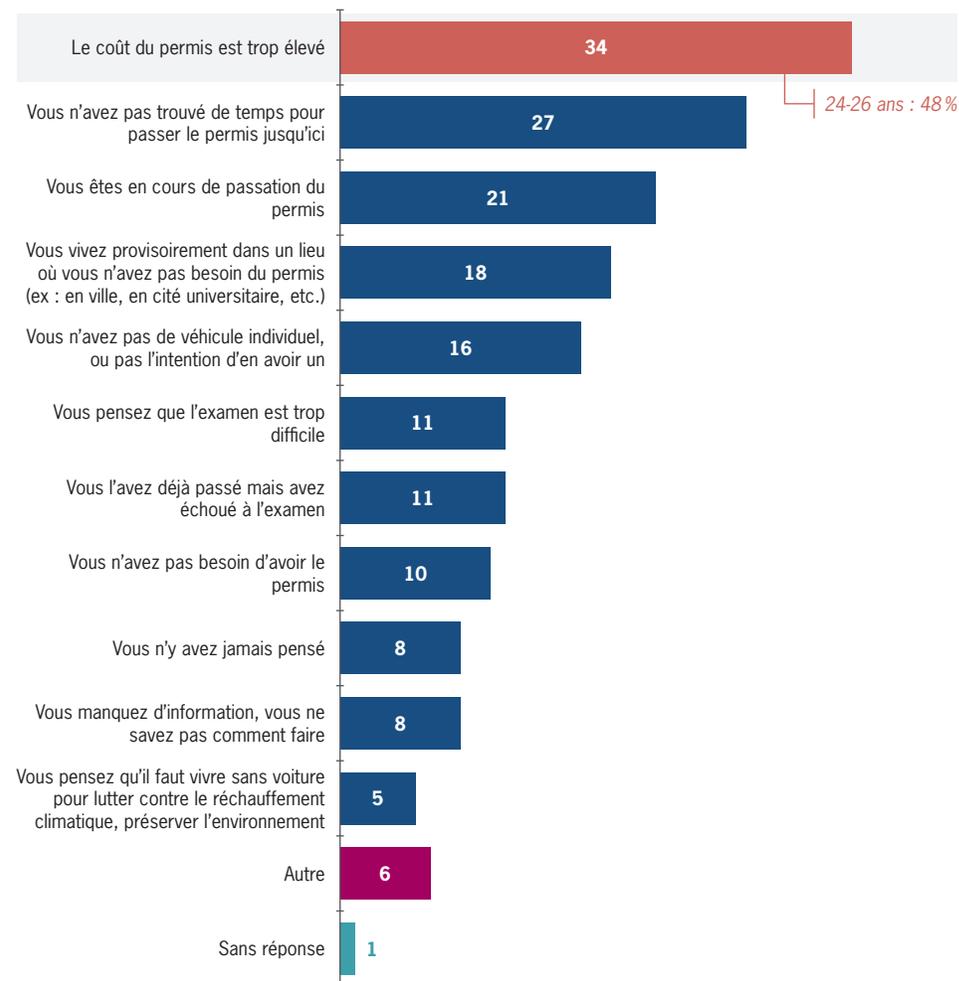
■ Ceux qui ont le permis   ■ Ceux qui ont le permis et une voiture personnelle  
 ■ Ceux qui ont le permis mais pas de voiture personnelle

### 1.5 L'absence de permis, synonyme d'isolement

Le coût du permis de conduire est la première raison de non-possession du permis chez les 18-26 ans, suivie du manque de temps.

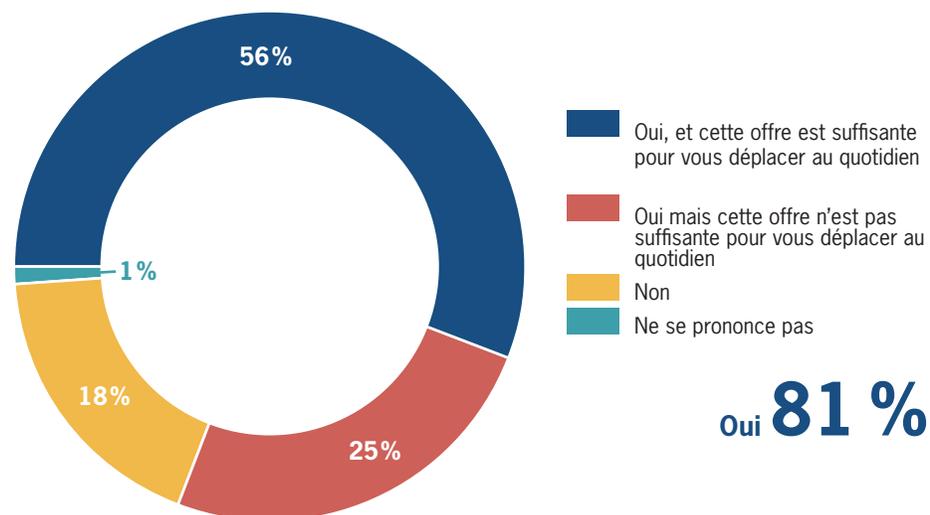
### Pour quelle(s) raison(s) n'avez-vous pas votre permis de conduire (permis B) ? Plusieurs réponses possibles

(À ceux qui n'ont pas leur permis de conduire (Permis B), en %)

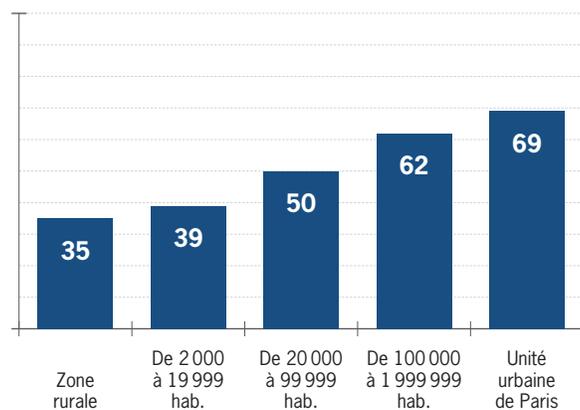


Parmi ceux qui n'ont pas leur permis de conduire, 81 % ont accès à une offre de transports en communs. Plus de la moitié déclarent qu'elle est suffisante, un niveau variable selon le lieu d'habitation.

**Dans votre quotidien, avez-vous accès ou non à une offre de transports en commun ?**  
(À ceux qui n'ont pas leur permis de conduire (Permis B), en %)

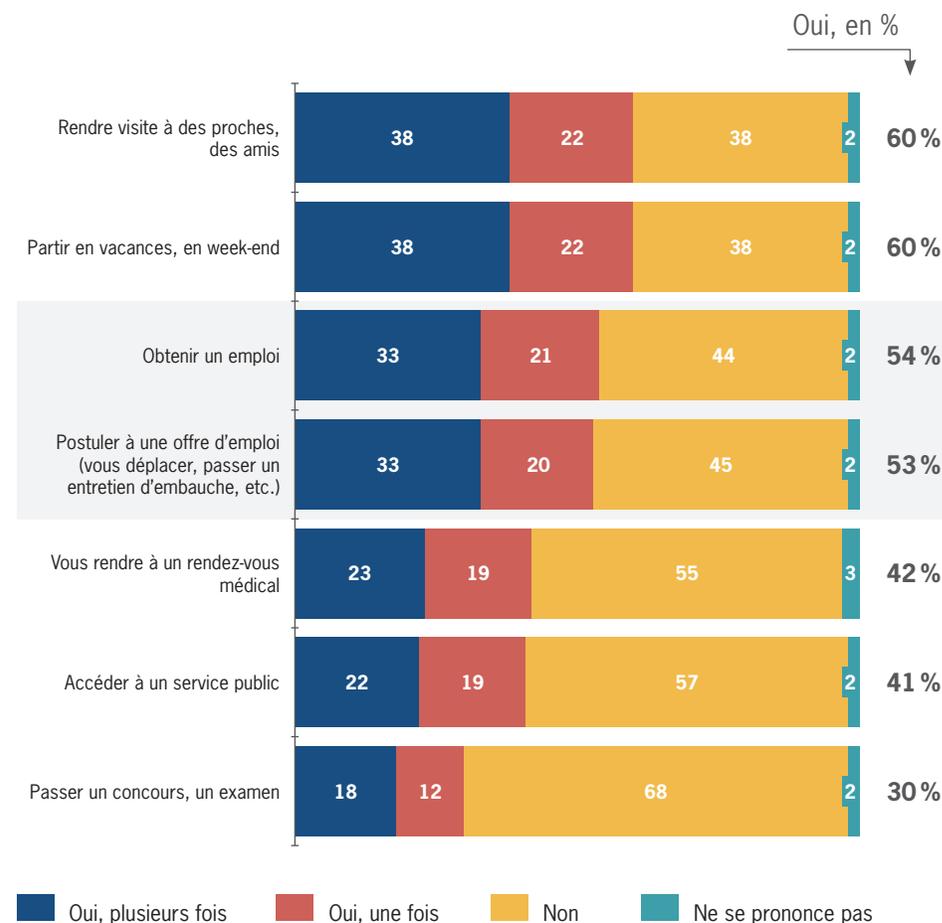


Selon le lieu d'habitation  
100%



L'absence de permis de conduire constitue un obstacle aux sociabilités mais aussi à l'employabilité d'une partie des 18-26 ans.

**Ne pas avoir le permis de conduire (permis B) vous a-t-il déjà empêché de... ?**  
(À ceux qui n'ont pas leur permis de conduire (Permis B), en %)



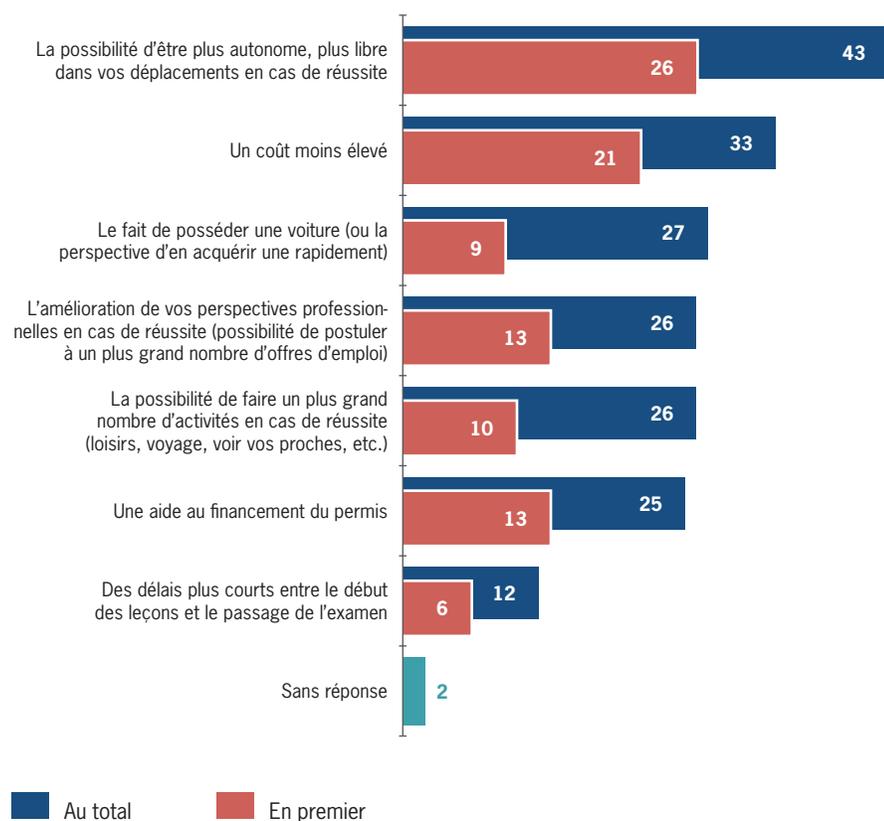
Plus que les autres jeunes, ceux qui n'ont pas leur permis ni accès à une offre de transports en commun suffisante ont rencontré plus de difficultés sur l'ensemble des items proposés, en particulier pour obtenir un emploi (69 %) et postuler à une offre (61 %).

Parmi les éléments qui pourraient motiver les jeunes à passer leur permis, la perspective d'être plus autonome apparaît au premier plan, mais l'allègement du coût financier de l'examen pourrait également lever un obstacle important.

**Parmi les éléments suivants, quels sont ceux qui pourraient le plus vous motiver à passer le permis de conduire (permis B)? En premier? En second?**

*Plusieurs réponses possibles*

(À ceux qui n'ont pas leur permis de conduire (Permis B), en %)



52

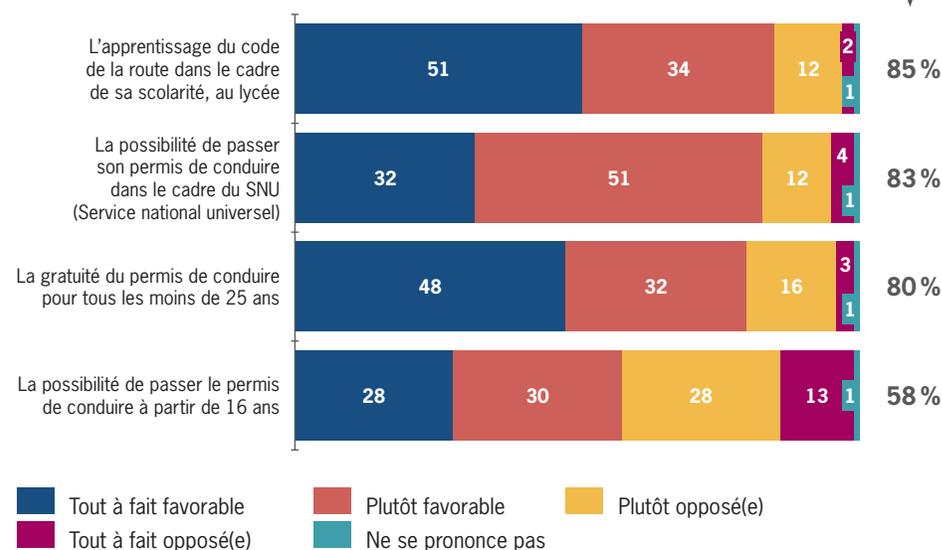
**1.6 Regard sur certaines propositions pour faire évoluer le permis de conduire**

Les mesures d'intégration du code et du permis dans des structures existantes ainsi que la gratuité du permis sont accueillies très favorablement par les 18-26 ans.

**Êtes-vous favorable ou opposé(e) à chacune des mesures suivantes?**

(À tous, en %)

Favorable, en %

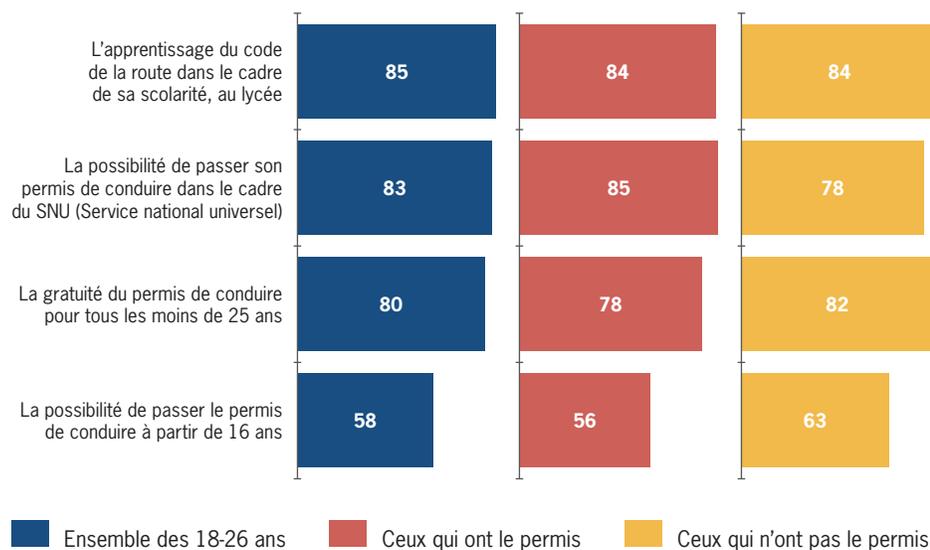


53

Une forte adhésion de ceux qui ont le permis comme de ceux qui ne l'ont pas.

### Êtes-vous favorable ou opposé(e) à chacune des mesures suivantes ?

(À tous, en %, « Favorable »)



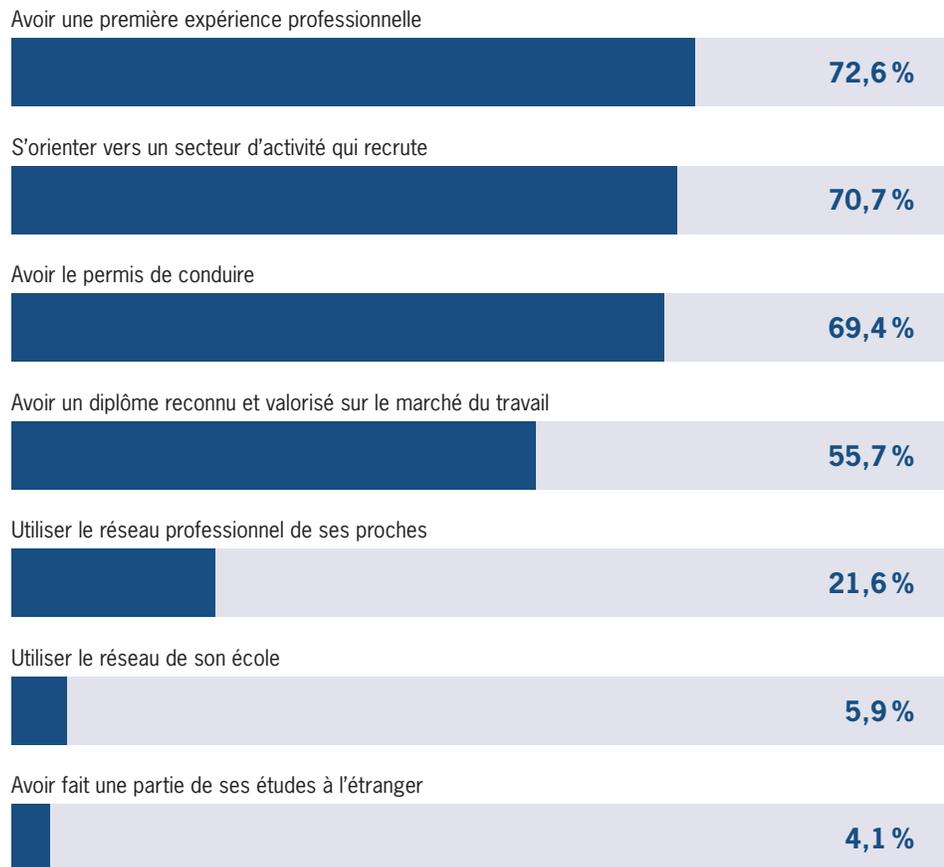
## 2. Étude menée auprès du panel Gojob : Utilisateurs et Gojobbers

Enquête réalisée en ligne du 9 au 20 mars.

Échantillon de 2 477 personnes représentatif des Users et Gojobbers âgés de 18 à 26 ans.

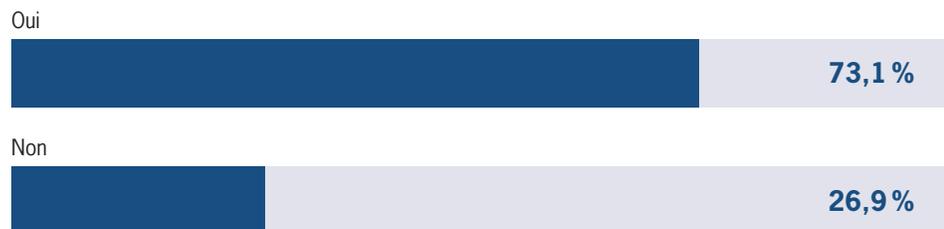
*Gojob*

### Selon vous, quels sont les 3 éléments les plus importants pour obtenir votre premier emploi ?

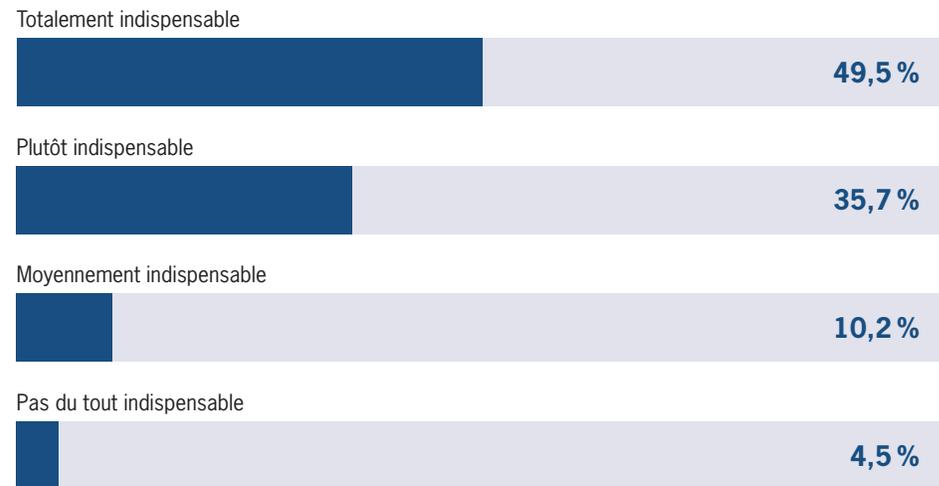


56

### Avez-vous votre permis de conduire ?

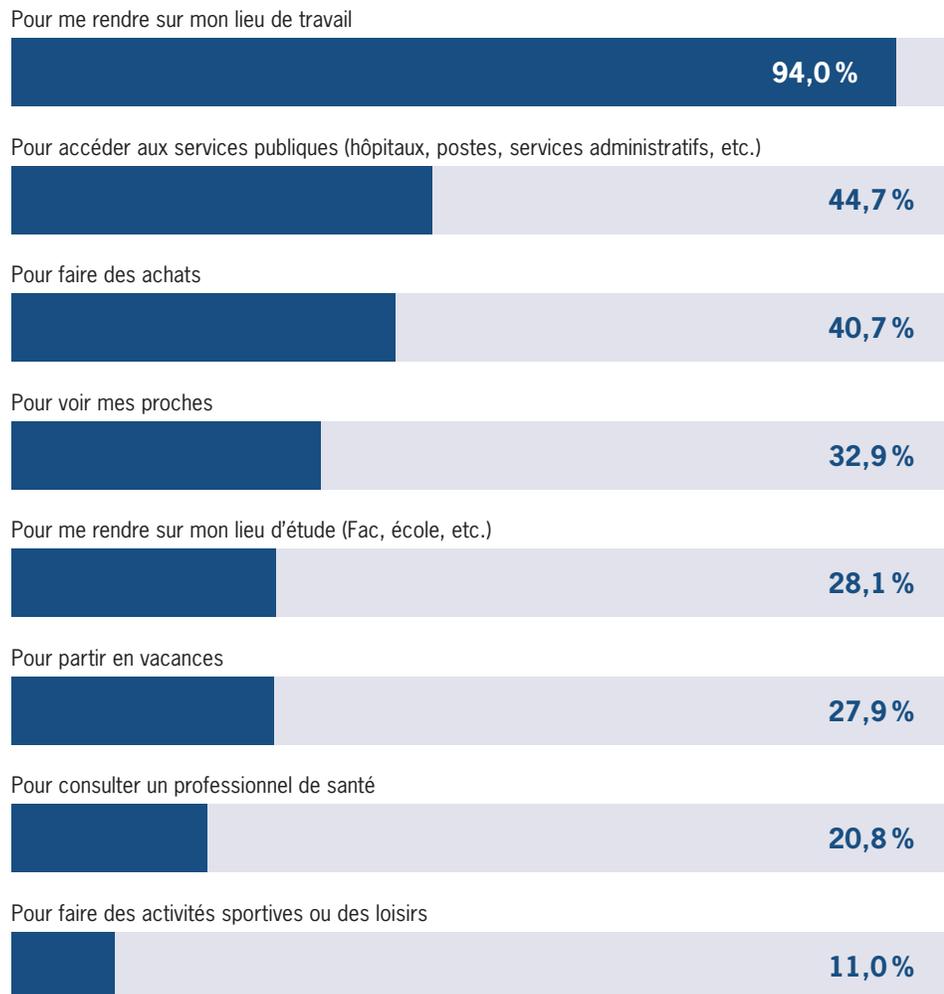


### Selon vous, de manière générale, le permis de conduire est-il indispensable ?

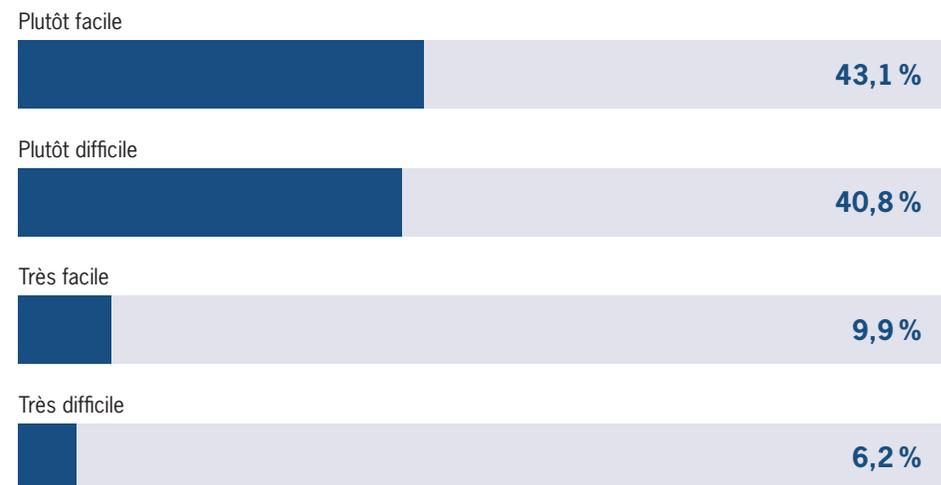


57

**Selon vous, quelles sont les 3 activités pour lesquelles il est important d'avoir le permis de conduire ?**



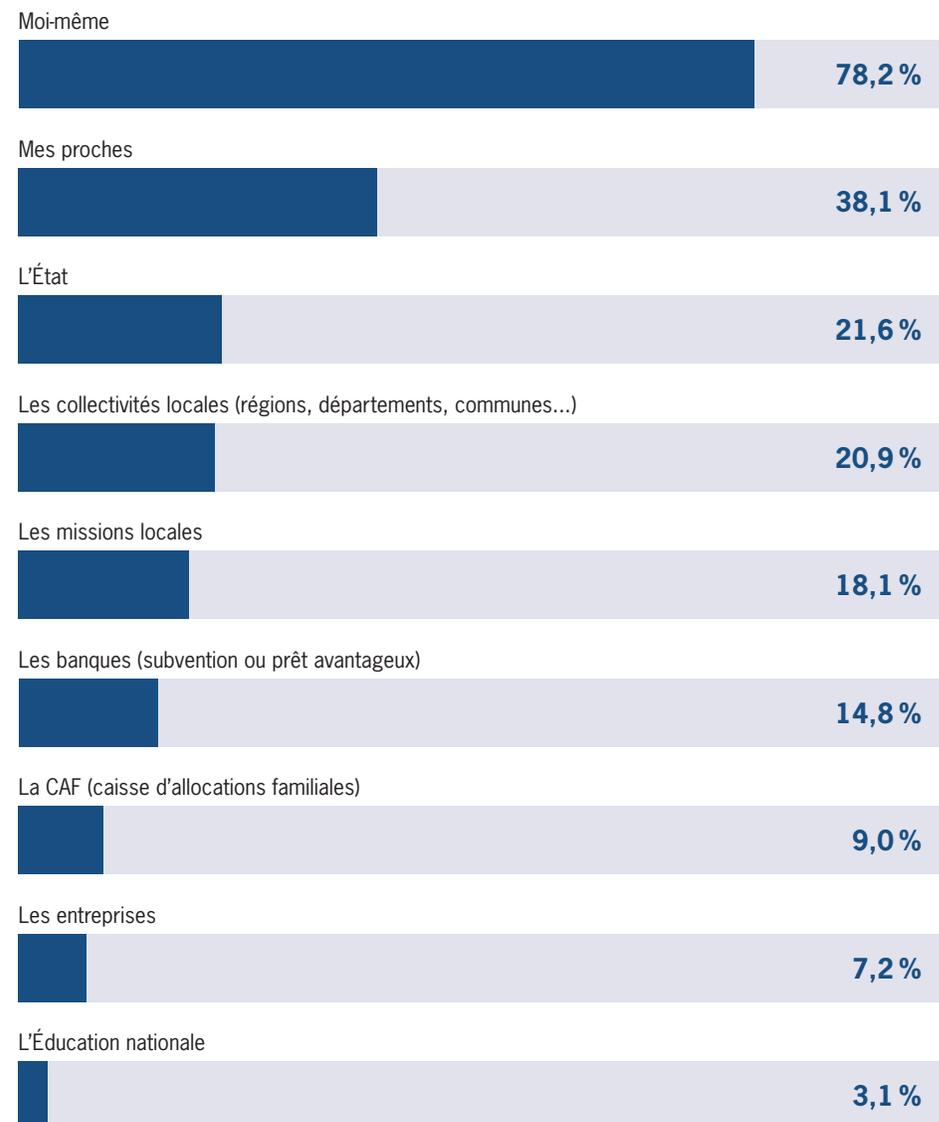
**Selon vous, obtenir son permis de conduire est-il facile ou difficile ?**



### Selon vous, quels sont les 3 points les plus difficiles pour obtenir son permis de conduire ?



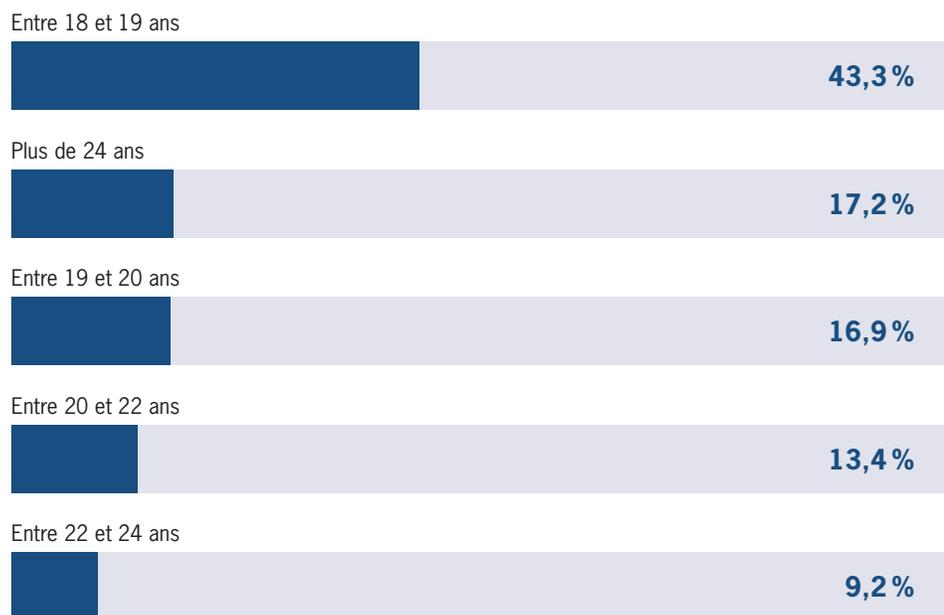
### Pour passer le permis de conduire, vers quels acteurs vous vous tournez pour obtenir des aides financières ?



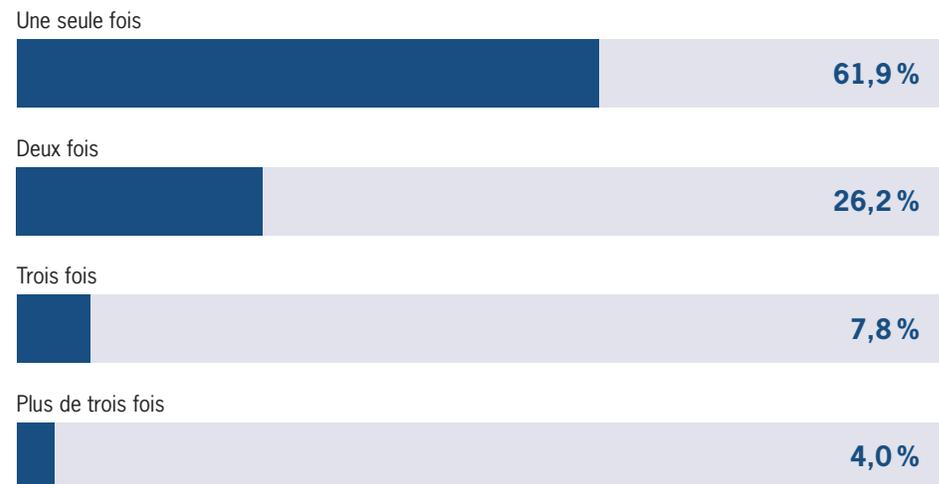
**Avez-vous effectué la préparation de votre permis / code en ligne ?**



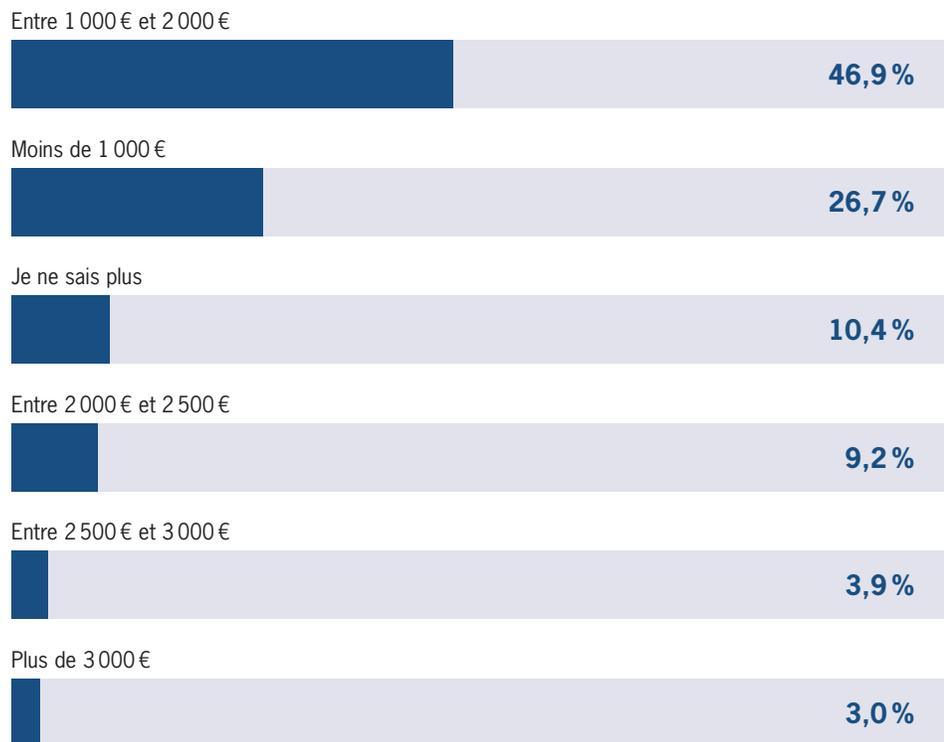
**À quel âge avez-vous obtenu votre permis de conduire ?**



**Combien de fois avez-vous passé le permis avant de l'obtenir ?**

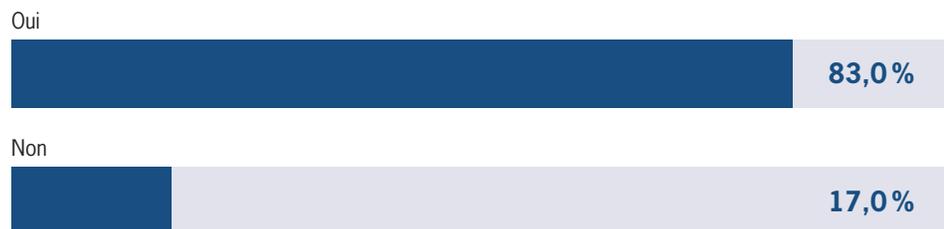


### Quel est le coût global que vous avez consacré à l'obtention de votre permis de conduire ?

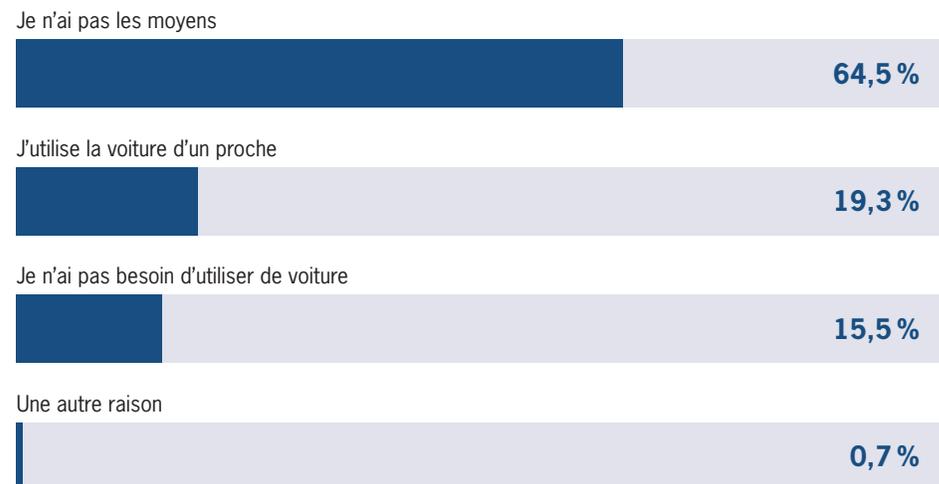


64

### Possédez-vous un véhicule personnel ?

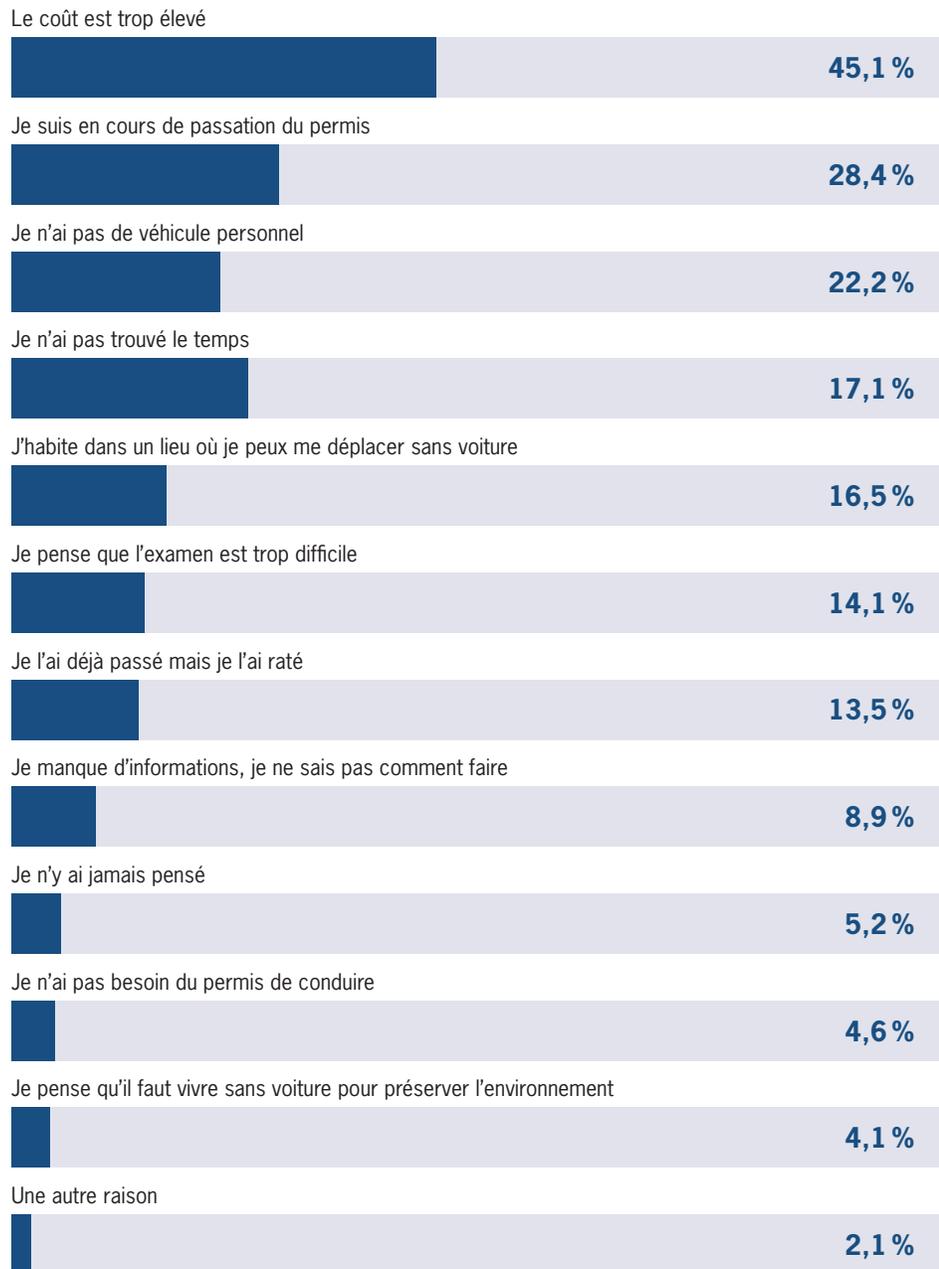


### Pourquoi n'avez-vous pas de véhicule ?



65

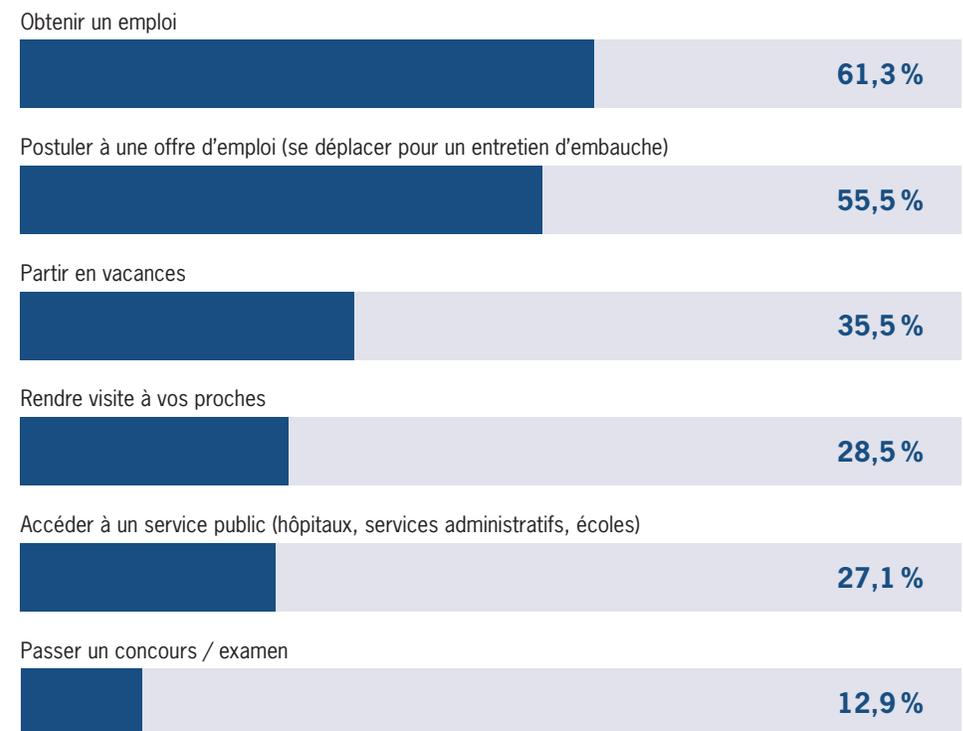
### Pour quelles raisons n'avez-vous pas votre permis de conduire ?



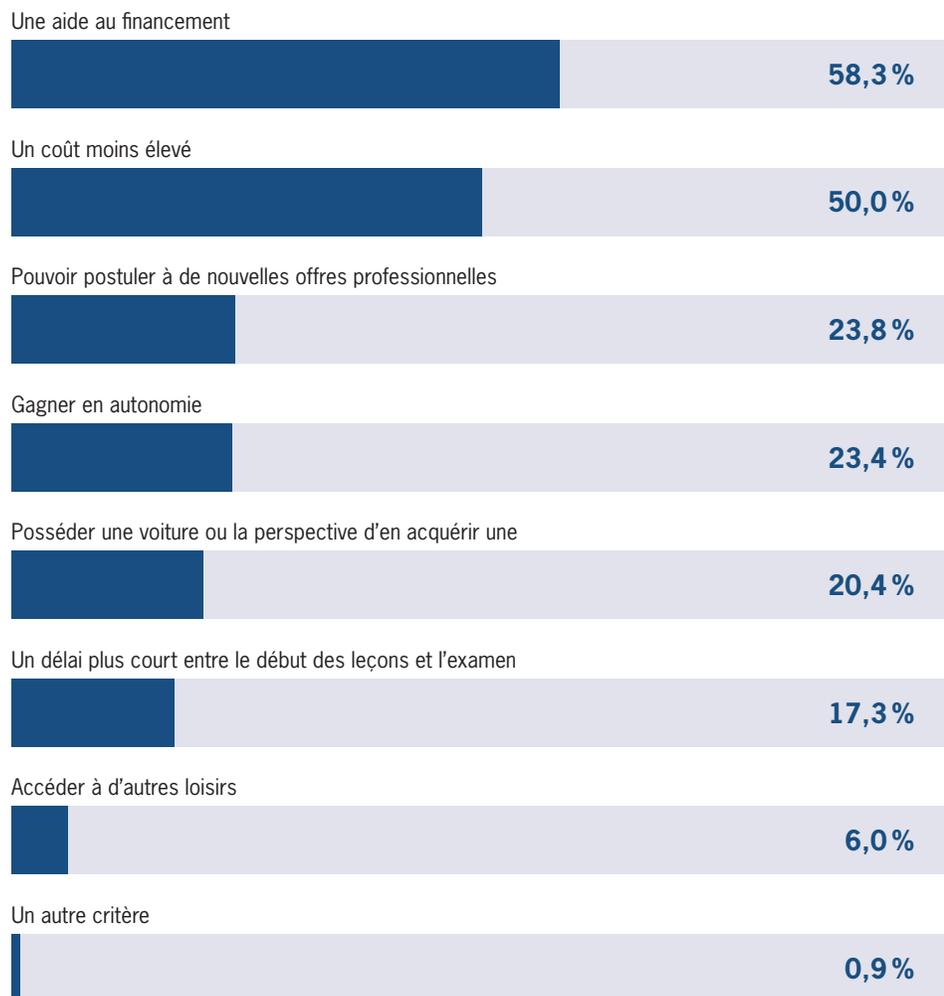
### Dans votre quotidien, avez-vous accès à une offre de transports en commun ?



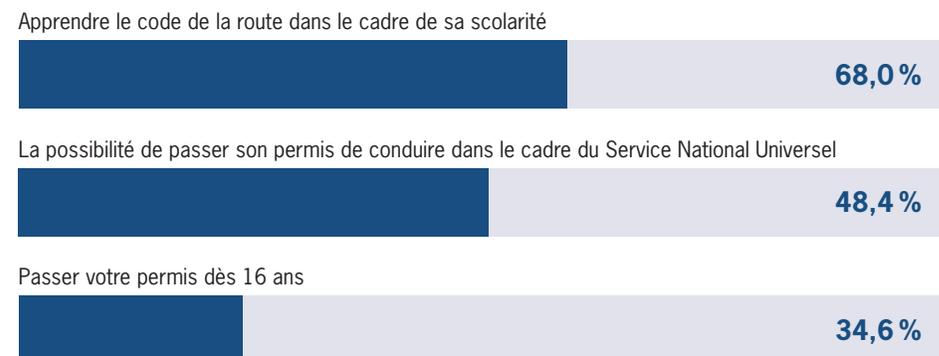
### Parmi les actions suivantes, lesquelles vous sont inaccessibles à cause du fait de ne pas avoir le permis ?



### Parmi les éléments suivants, quels sont les 2 critères qui pourraient le plus vous motiver à passer le permis de conduire ?



### Parmi les mesures suivantes, auxquelles êtes-vous favorable ?



# REMERCIEMENTS

L'Institut Montaigne remercie particulièrement les personnes suivantes pour leur contribution à ce travail :

- **Pascal Lorne**, fondateur et *CEO* de l'entreprise Gojob, pour son apport à la réalisation de cette étude

## Rédacteur :

- **François Klamm**, haut fonctionnaire

## Ainsi que :

- **Marin Gillot**, chargé d'études, Institut Montaigne
- **Léo Michel-Wackermann**, assistant chargé d'études, Institut Montaigne

## Les membres de l'équipe de l'institut de sondage Harris interactive :

- **Magali Gérard**, directrice adjointe du département Politique-Opinion
- **Diane Lamotte**, chargée d'études au département Politique-Opinion
- **Jean-Daniel Lévy**, – directeur délégué – Stratégies politiques et d'opinion
- **Julien Potereau**, directeur d'études au département Politique-Opinion

## Les membres de l'entreprise Gojob :

- **Audrey Cohu**, *CRM & content manager*
- **Yoann Kassi-Vivier**, *head of social impact*
- **Agathe Lehodey**, *communications manager*
- **Séverine Templet**, directrice de la communication

## Les personnes auditionnées ou consultées dans l'élaboration de ce travail :

- **Soliman Chaouche**, directeur de clientèle, Agence Proches
- **Emmanuel Combe**, vice-président de l'Autorité de la Concurrence
- **Sébastien Danvel**, directeur du pôle activités réglementées, SGS France
- **Laurent Davoine**, délégué du pôle éducation routière de l'unité départementale des Hauts-de-Seine, Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Ile-de-France
- **Philippe Dorge**, directeur général adjoint en charge de la Branche Service-Courrier-Colis, La Poste Groupe
- **Romain Durand**, co-fondateur et directeur général, Le Permis Libre
- **David-Alexandre Fournier**, directeur des ressources humaines, Groupe Bolloré
- **Benjamin Gagnault**, co-fondateur et directeur général, Ornikar
- **Marc Glita**, directeur de cabinet, Plastic Omnium
- **Jérôme Harnois**, directeur chargé de la préparation aux crises, des enjeux de sûreté, de conformité et des affaires institutionnelles, Groupe RATP
- **Anthony Jeanne**, chef du service sécurité et éducation routières de l'unité départementale des Hauts-de-Seine, Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Ile-de-France
- **Sébastien Meunier**, vice-président Relations Institutionnelles, ABB France
- **Édouard Rudolf**, co-fondateur et directeur général, En voiture Simone!

**Les opinions exprimées dans cette note n'engagent ni les personnes précédemment citées ni les institutions qu'elles représentent.**

# LES PUBLICATIONS DE L'INSTITUT MONTAIGNE

- Santé : faire le pari des territoires (mai 2022)
- Infrastructures de transport : vers le futur et le durable! (avril 2022)
- China Trends #12 – Ukraine : un narratif chinois pro-russe gravé dans le marbre? (mars 2022)
- Géopolitique et technologie : le tournant de la stratégie européenne (mars 2022)
- Reconversion professionnelle : pour le meilleur et pour l'avenir (février 2022)
- Droit du travail : 18 idées pour le prochain quinquennat (février 2022)
- Baromètre européen des impôts de production 2022 (février 2022)
- Xi Jinping, un ordolibéral : les marges de croissance de la Chine en 2022 (février 2022)
- Logement : rebâtir nos ambitions (février 2022)
- Une jeunesse plurielle – Enquête sur les 18-24 ans (février 2022)
- Aviation décarbonée : embarquement immédiat (janvier 2022)
- Cinq ans pour faire progresser la France des ETI (janvier 2022)
- 2022-2027 : quelles perspectives pour les finances publiques? (janvier 2022)
- Santé 2022 : tout un programme (janvier 2022)
- China Trends #11 – Une ouverture à la carte : les investissements directs étrangers en Chine (décembre 2021)
- Transports du quotidien : en route vers le sans carbone! (décembre 2021)
- La présidence française de l'Union européenne à la loupe (décembre 2021)
- Europe-Inde : quelles ambitions face à la Chine? (décembre 2021)
- Réinvestir le secteur bancaire européen (novembre 2021)
- Une France convalescente, une France du « proche » Baromètre des Territoires 2021 (novembre 2021)
- China Trends n° 10 – Comment l'intelligence artificielle transformera la Chine (novembre 2021)
- Prix Interne du Carbone : une solution qui tombe à PIC pour les entreprises? (novembre 2021)
- En campagne pour l'agriculture de demain (octobre 2021)
- La France dans le bouleversement du monde (octobre 2021)
- Automobile : feu vert pour une industrie durable (octobre 2021)
- Innovation française : nos incroyables talents (octobre 2021)
- Parcours patient : parcours du combattant? (septembre 2021)
- Europe : agir ensemble pour la décarbonation (septembre 2021)
- Quelle Allemagne après Merkel? (septembre 2021)
- Quinquennat Macron : le grand décryptage (août 2021)
- China Trends n° 9 – Une Chine décarbonée est-elle possible? (juillet 2021)
- Villes : à vos données! (juillet 2021)
- Vu de Pékin : le rebond de l'économie chinoise (juin 2021)
- Régions : le renouveau de l'action publique? (juin 2021)
- La stabilité du Maghreb, un impératif pour l'Europe (mai 2021)

- Bien- vieillir : faire mûrir nos ambitions (mai 2021)
- Relance en Afrique : quel rôle pour les entreprises (mai 2021)
- Religion au travail : croire au dialogue – Baromètre du Fait Religieux en Entreprise (mai 2021)
- Fintech chinoise : l'heure de la reprise en main (avril 2021)
- Enseignement supérieur et recherche : il est temps d'agir! (avril 2021)
- Filière santé : gagnons la course à l'innovation (mars 2021)
- Rééquilibrer le développement de nos territoires (mars 2021)
- China Trends n° 8 – L'armée chinoise en Asie : puissance et coercition (février 2021)
- Repenser la défense face aux crises du 21<sup>e</sup> siècle (février 2021)
- Les militants du djihad (janvier 2021)
- Compétitivité de la vallée de la Seine : comment redresser la barre? (janvier 2021)
- Semi-conducteurs : la quête de la Chine (janvier 2021)
- Vaccination en France : l'enjeu de la confiance (décembre 2020)
- Santé mentale : faire face à la crise (décembre 2020)
- Construire la métropole Aix-Marseille-Provence de 2030 (novembre 2020)
- Allemagne-France : pour une politique européenne commune à l'égard de la Chine (novembre 2020)
- Plan de relance : répondre à l'urgence économique (novembre 2020)
- Réformer les retraites en temps de crise (octobre 2020)
- Les quartiers pauvres ont un avenir (octobre 2020)
- Trump ou Biden – comment reconstruire la relation transatlantique? (octobre 2020)
- Le capitalisme responsable : une chance pour l'Europe (septembre 2020)
- Rebondir face au Covid-19 : neuf idées efficaces en faveur de l'emploi (septembre 2020)
- Un virus clarificateur L'impact du Covid-19 sur la politique étrangère de la France (juin 2020)
- Les entreprises françaises en Afrique face à la crise du Covid-19 (juin 2020)
- Transatlantic Trends 2020 (juillet 2020)
- Europe's Pushback on China (juin 2020)
- E-santé : augmentons la dose! (juin 2020)
- Dividende carbone : une carte à jouer pour l'Europe (juin 2020)
- L'action publique face à la crise du Covid-19 (juin 2020)
- Seine-Saint-Denis : les batailles de l'emploi et de l'insertion (mai 2020)
- Rebondir face au Covid-19 : relançons l'investissement (mai 2020)
- Rebondir face au Covid-19 : l'enjeu du temps de travail (mai 2020)
- Internet : le péril jeune? (avril 2020)
- Covid-19 : l'Asie orientale face à la pandémie (avril 2020)
- Algorithmes : contrôle des biais S.V.P. (mars 2020)
- Retraites : pour un régime équilibré (mars 2020)
- Espace : le réveil de l'Europe? (février 2020)
- Données personnelles : comment gagner la bataille? (décembre 2019)

- Transition énergétique : faisons jouer nos réseaux (décembre 2019)
- Religion au travail : croire au dialogue – Baromètre du Fait Religieux Entreprise 2019 (novembre 2019)
- Taxes de production : préservons les entreprises dans les territoires (octobre 2019)
- Médicaments innovants : prévenir pour mieux guérir (septembre 2019)
- Rénovation énergétique : chantier accessible à tous (juillet 2019)
- Agir pour la parité : performance à la clé (juillet 2019)
- Pour réussir la transition énergétique (juin 2019)
- Europe-Afrique : partenaires particuliers (juin 2019)
- Media polarization « à la française » ? Comparing the French and American ecosystems (mai 2019)
- L'Europe et la 5G : le cas Huawei (partie 2, mai 2019)
- L'Europe et la 5G : passons la cinquième! (partie 1, mai 2019)
- Système de santé : soyez consultés! (avril 2019)
- Travailleurs des plateformes : liberté oui, protection aussi (avril 2019)
- Action publique : pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple (mars 2019)
- La France en morceaux : baromètre des Territoires 2019 (février 2019)
- Énergie solaire en Afrique : un avenir rayonnant? (février 2019)
- IA et emploi en santé : quoi de neuf docteur? (janvier 2019)
- Cybermenace : avis de tempête (novembre 2018)
- Partenariat franco-britannique de défense et de sécurité : améliorer notre coopération (novembre 2018)
- Sauver le droit d'asile (octobre 2018)
- Industrie du futur, prêts, partez! (septembre 2018)
- La fabrique de l'islamisme (septembre 2018)
- Protection sociale : une mise à jour vitale (mars 2018)
- Innovation en santé : soignons nos talents (mars 2018)
- Travail en prison : préparer (vraiment) l'après (février 2018)
- ETI : taille intermédiaire, gros potentiel (janvier 2018)
- Réforme de la formation professionnelle : allons jusqu'au bout! (janvier 2018)
- Espace : l'Europe contre-attaque? (décembre 2017)
- Justice : faites entrer le numérique (novembre 2017)
- Apprentissage : les trois clés d'une véritable transformation (octobre 2017)
- Prêts pour l'Afrique d'aujourd'hui? (septembre 2017)
- Nouveau monde arabe, nouvelle « politique arabe » pour la France (août 2017)
- Enseignement supérieur et numérique : connectez-vous! (juin 2017)
- Syrie : en finir avec une guerre sans fin (juin 2017)
- Énergie : priorité au climat! (juin 2017)
- Quelle place pour la voiture demain? (mai 2017)
- Sécurité nationale : quels moyens pour quelles priorités? (avril 2017)

- Tourisme en France : cliquez ici pour rafraîchir (mars 2017)
- L'Europe dont nous avons besoin (mars 2017)
- Dernière chance pour le paritarisme de gestion (mars 2017)
- L'impossible État actionnaire? (janvier 2017)
- Un capital emploi formation pour tous (janvier 2017)
- Économie circulaire, réconcilier croissance et environnement (novembre 2016)
- Traité transatlantique : pourquoi persévérer (octobre 2016)
- Un islam français est possible (septembre 2016)
- Refonder la sécurité nationale (septembre 2016)
- Breain ou Brexit : Europe, prépare ton avenir! (juin 2016)
- Réanimer le système de santé - Propositions pour 2017 (juin 2016)
- Nucléaire : l'heure des choix (juin 2016)
- Un autre droit du travail est possible (mai 2016)
- Les primaires pour les Nuls (avril 2016)
- Le numérique pour réussir dès l'école primaire (mars 2016)
- Retraites : pour une réforme durable (février 2016)
- Décentralisation : sortons de la confusion / Repenser l'action publique dans les territoires (janvier 2016)
- Terreur dans l'Hexagone (décembre 2015)
- Climat et entreprises : de la mobilisation à l'action / Sept propositions pour préparer l'après-COP21 (novembre 2015)
- Discriminations religieuses à l'embauche : une réalité (octobre 2015)
- Pour en finir avec le chômage (septembre 2015)
- Sauver le dialogue social (septembre 2015)
- Politique du logement : faire sauter les verrous (juillet 2015)
- Faire du bien vieillir un projet de société (juin 2015)
- Dépense publique : le temps de l'action (mai 2015)
- Apprentissage : un vaccin contre le chômage des jeunes (mai 2015)
- Big Data et objets connectés. Faire de la France un champion de la révolution numérique (avril 2015)
- Université : pour une nouvelle ambition (avril 2015)
- Rallumer la télévision : 10 propositions pour faire rayonner l'audiovisuel français (février 2015)
- Marché du travail : la grande fracture (février 2015)
- Concilier efficacité économique et démocratie : l'exemple mutualiste (décembre 2014)
- Résidences Seniors : une alternative à développer (décembre 2014)
- Business schools : rester des champions dans la compétition internationale (novembre 2014)
- Prévention des maladies psychiatriques : pour en finir avec le retard français (octobre 2014)
- Temps de travail : mettre fin aux blocages (octobre 2014)
- Réforme de la formation professionnelle : entre avancées, occasions manquées et pari financier (septembre 2014)

- Dix ans de politiques de diversité : quel bilan? (septembre 2014)
- Et la confiance, bordel? (août 2014)
- Gaz de schiste : comment avancer (juillet 2014)
- Pour une véritable politique publique du renseignement (juillet 2014)
- Rester le leader mondial du tourisme, un enjeu vital pour la France (juin 2014)
- 1 151 milliards d'euros de dépenses publiques : quels résultats? (février 2014)
- Comment renforcer l'Europe politique (janvier 2014)
- Améliorer l'équité et l'efficacité de l'assurance-chômage (décembre 2013)
- Santé : faire le pari de l'innovation (décembre 2013)
- Afrique-France : mettre en œuvre le co-développement Contribution au XXVI<sup>e</sup> sommet Afrique-France (décembre 2013)
- Chômage : inverser la courbe (octobre 2013)
- Mettre la fiscalité au service de la croissance (septembre 2013)
- Vive le long terme! Les entreprises familiales au service de la croissance et de l'emploi (septembre 2013)
- Habitat : pour une transition énergétique ambitieuse (septembre 2013)
- Commerce extérieur : refuser le déclin  
Propositions pour renforcer notre présence dans les échanges internationaux (juillet 2013)
- Pour des logements sobres en consommation d'énergie (juillet 2013)
- 10 propositions pour refonder le patronat (juin 2013)
- Accès aux soins : en finir avec la fracture territoriale (mai 2013)
- Nouvelle réglementation européenne des agences de notation : quels bénéfices attendre? (avril 2013)
- Remettre la formation professionnelle au service de l'emploi et de la compétitivité (mars 2013)
- Faire vivre la promesse laïque (mars 2013)
- Pour un « New Deal » numérique (février 2013)
- Intérêt général : que peut l'entreprise? (janvier 2013)
- Redonner sens et efficacité à la dépense publique 15 propositions pour 60 milliards d'économies (décembre 2012)
- Les juges et l'économie : une défiance française? (décembre 2012)
- Restaurer la compétitivité de l'économie française (novembre 2012)
- Faire de la transition énergétique un levier de compétitivité (novembre 2012)
- Réformer la mise en examen Un impératif pour renforcer l'État de droit (novembre 2012)
- Transport de voyageurs : comment réformer un modèle à bout de souffle? (novembre 2012)
- Comment concilier régulation financière et croissance : 20 propositions (novembre 2012)
- Taxe professionnelle et finances locales : premier pas vers une réforme globale? (septembre 2012)
- Remettre la notation financière à sa juste place (juillet 2012)
- Réformer par temps de crise (mai 2012)
- Insatisfaction au travail : sortir de l'exception française (avril 2012)

- Vademecum 2007 – 2012 : Objectif Croissance (mars 2012)
- Financement des entreprises : propositions pour la présidentielle (mars 2012)
- Une fiscalité au service de la « social compétitivité » (mars 2012)
- La France au miroir de l'Italie (février 2012)
- Pour des réseaux électriques intelligents (février 2012)
- Un CDI pour tous (novembre 2011)
- Repenser la politique familiale (octobre 2011)
- Formation professionnelle : pour en finir avec les réformes inabouties (octobre 2011)
- Banlieue de la République (septembre 2011)
- De la naissance à la croissance : comment développer nos PME (juin 2011)
- Reconstruire le dialogue social (juin 2011)
- Adapter la formation des ingénieurs à la mondialisation (février 2011)
- « Vous avez le droit de garder le silence... » Comment réformer la garde à vue (décembre 2010)
- Gone for Good? Partis pour de bon?  
Les expatriés de l'enseignement supérieur français aux États-Unis (novembre 2010)
- 15 propositions pour l'emploi des jeunes et des seniors (septembre 2010)
- Afrique - France. Réinventer le co-développement (juin 2010)
- Vaincre l'échec à l'école primaire (avril 2010)
- Pour un Eurobond. Une stratégie coordonnée pour sortir de la crise (février 2010)
- Réforme des retraites : vers un big-bang? (mai 2009)
- Mesurer la qualité des soins (février 2009)
- Ouvrir la politique à la diversité (janvier 2009)
- Engager le citoyen dans la vie associative (novembre 2008)
- Comment rendre la prison (enfin) utile (septembre 2008)
- Infrastructures de transport : lesquelles bâtir, comment les choisir? (juillet 2008)
- HLM, parc privé. Deux pistes pour que tous aient un toit (juin 2008)
- Comment communiquer la réforme (mai 2008)
- Après le Japon, la France...  
Faire du vieillissement un moteur de croissance (décembre 2007)
- Au nom de l'Islam... Quel dialogue avec les minorités musulmanes en Europe? (septembre 2007)
- L'exemple inattendu des Vets  
Comment ressusciter un système public de santé (juin 2007)
- Vademecum 2007-2012 – Moderniser la France (mai 2007)
- Après Erasmus, Amicus. Pour un service civique universel européen (avril 2007)
- Quelle politique de l'énergie pour l'Union européenne? (mars 2007)
- Sortir de l'immobilité sociale à la française (novembre 2006)
- Avoir des leaders dans la compétition universitaire mondiale (octobre 2006)
- Comment sauver la presse quotidienne d'information (août 2006)
- Pourquoi nos PME ne grandissent pas (juillet 2006)
- Mondialisation : réconcilier la France avec la compétitivité (juin 2006)

- TVA, CSG, IR, cotisations... Comment financer la protection sociale (mai 2006)
- Pauvreté, exclusion : ce que peut faire l'entreprise (février 2006)
- Ouvrir les grandes écoles à la diversité (janvier 2006)
- Immobilier de l'État : quoi vendre, pourquoi, comment (décembre 2005)
- 15 pistes (parmi d'autres...) pour moderniser la sphère publique (novembre 2005)
- Ambition pour l'agriculture, libertés pour les agriculteurs (juillet 2005)
- Hôpital : le modèle invisible (juin 2005)
- Un Contrôleur général pour les Finances publiques (février 2005)
- Les oubliés de l'égalité des chances (janvier 2004 - Réédition septembre 2005)

Pour les publications antérieures se référer à notre site internet :

[www.institutmontaigne.org](http://www.institutmontaigne.org)

# INSTITUT MONTAIGNE



ABB FRANCE  
ABBVIE  
ACCENTURE  
ACCURACY  
ACTIVEO  
ADECCO  
ADEO  
ADIT  
AÉMA  
AIR FRANCE - KLM  
AIR LIQUIDE  
AIRBUS  
ALLEN & OVERY  
ALLIANZ  
ALVAREZ & MARSAL FRANCE  
AMAZON  
AMBER CAPITAL  
AMUNDI  
ANTIN INFRASTRUCTURE PARTNERS  
ARCHERY STRATEGY CONSULTING  
ARCHIMED  
ARDIAN  
ARQUUS  
ASTRAZENECA  
AUGUST DEBOUZY  
AVRIL  
AXA  
BAKER & MCKENZIE  
BEARINGPOINT  
BESSE  
BG GROUP  
BNP PARIBAS  
BOLLORÉ  
BONA FIDÉ  
BOUYGUES  
BROUSSE VERGEZ  
BRUNSWICK  
CANDRIAM  
CAPGEMINI  
CAPITAL GROUP  
CAREIT  
CARREFOUR  
CASINO  
CHUBB  
CIS  
CISCO SYSTEMS FRANCE  
CLIFFORD CHANCE  
CLUB TOP 20  
CMA CGM  
CNP ASSURANCES

SOUTIENNENT L'INSTITUT MONTAIGNE

# INSTITUT MONTAIGNE



COHEN AMIR-ASLANI  
COMPAGNIE PLASTIC OMNIUM  
CONSEIL SUPÉRIEUR DU NOTARIAT  
CORRÈZE & ZAMBÈZE  
CRÉDIT AGRICOLE  
D'ANGELIN & CO. LTD  
DASSAULT SYSTÈMES  
DE PARDIEU BROCAS MAFFEI  
DIOT SIACI  
DOCTOLIB  
ECL GROUP  
EDENRED  
EDF  
EDHEC BUSINESS SCHOOL  
EDWARDS LIFESCIENCES  
EGIS  
ELSAN  
ENEDIS  
ENGIE  
EQT  
ESL & NETWORK  
EUROGROUP CONSULTING  
FIVES  
FONCIÈRE INEA  
GETLINK  
GIDE LOYRETTE NOUËL  
GOJOB  
GOOGLE  
GROUPAMA  
GROUPE BEL  
GROUPE EDMOND DE ROTHSCHILD  
GROUPE M6  
GROUPE ORANGE  
HAMEUR ET CIE  
HENNER  
HITACHI ENERGY FRANCE  
HSBC CONTINENTAL EUROPE  
IBM FRANCE  
IFPASS  
ING BANK FRANCE  
INKARN  
INSTITUT MÉRIEUX  
INTERNATIONAL SOS  
INTERPARFUMS  
INTUITIVE SURGICAL  
IONIS ÉDUCATION GROUP  
IQO  
ISRP  
IZIWORK  
JEANTET ASSOCIÉS

# INSTITUT MONTAIGNE



JOLT CAPITAL  
KANTAR  
KATALYSE  
KEARNEY  
KEDGE BUSINESS SCHOOL  
KKR  
KPMG S.A.  
LA BANQUE POSTALE  
LA COMPAGNIE FRUITIÈRE  
LINEDATA SERVICES  
L'ORÉAL  
LOXAM  
LVMH - MOËT-HENNESSY - LOUIS VUITTON  
M.CHARRAIRE  
MACSF  
MAIF  
MALAKOFF HUMANIS  
MAREMMA  
MAZARS  
MCKINSEY & COMPANY FRANCE  
MÉDIA-PARTICIPATIONS  
MEDIOBANCA  
MERCER  
MERIDIAM  
MICHELIN  
MICROPORT CRM  
MICROSOFT FRANCE  
MITSUBISHI FRANCE S.A.S  
MOELIS & COMPANY  
MOODY'S FRANCE  
NATIXIS  
NESTLÉ  
ODDO BHF  
OLIVER WYMAN  
ONDRA PARTNERS  
ONEPOINT  
ONET  
OPTIGESTION  
ORANO  
ORTEC GROUP  
OWKIN  
PAI PARTNERS  
PERGAMON  
POLYTANE  
PRODWARE  
PRUDENTIA CAPITAL  
PWC FRANCE & MAGHREB  
RAISE  
RAMSAY GÉNÉRALE DE SANTÉ  
RANDSTAD

SOUTIENNENT L'INSTITUT MONTAIGNE

SOUTIENNENT L'INSTITUT MONTAIGNE



RATP  
RELX GROUP  
RENAULT  
REXEL  
RICOL LASTEYRIE  
RIVOLIER  
ROCHE  
ROLAND BERGER  
ROTHSCHILD & CO  
RTE  
SAFRAN  
SANOFI  
SAP FRANCE  
SCHNEIDER ELECTRIC  
SERVIER  
SGS  
SIA PARTNERS  
SIEMENS ENERGY  
SIER CONSTRUCTEUR  
SNCF  
SNCF RÉSEAU  
SODEXO  
SNEF  
SPRINKLR  
SPVIE  
STAN  
SUEZ  
SYSTEMIS  
TALAN  
TECNET PARTICIPATIONS SARL  
TEREGA  
THE BOSTON CONSULTING GROUP  
TILDER  
TOFANE  
TOTALENERGIES  
UBS FRANCE  
UNIBAIL-RODAMCO  
VEOLIA  
VERLINGUE  
VINCI  
VIVENDI  
WAKAM  
WAVESTONE  
WENDEL  
WILLIS TOWERS WATSON FRANCE  
WORDAPPEAL  
ZURICH



## COMITÉ DIRECTEUR

### PRÉSIDENT

**Henri de Castris** président, Institut Montaigne

### MEMBRES

**David Azéma** associé, Perella Weinberg Partners

**Emmanuelle Barbara** *Senior Partner*, August Debouzy

**Marguerite Bérard** directrice des Réseaux France, BNP Paribas

**Jean-Pierre Clamadieu** président du Conseil d'Administration, ENGIE

**Paul Hermelin** président du Conseil d'administration, Capgemini

**Marwan Lahoud** président, Ace Capital Partners

**Natalie Rastoin** présidente, Polytane ; *Senior Advisor*, WPP

**René Ricol** président, Ricol Lasteyrie

**Jean-Dominique Senard** président du Conseil d'administration, Groupe Renault

**Arnaud Vaissié** président-directeur général, International SOS

**Natacha Valla** économiste ; doyenne de l'École de Management et d'Innovation, Sciences Po

**Florence Verzelen** directrice générale adjointe, Dassault Systèmes

**Philippe Wahl** président-directeur général, Groupe La Poste

### PRÉSIDENT D'HONNEUR

**Claude Bébéar** fondateur et président d'honneur, AXA

Photo de couverture © New Africa / www.shutterstock.com

**Imprimé en France**  
**Dépôt légal : mai 2022**  
**ISSN : 1771-6756**

SOUTIENNENT L'INSTITUT MONTAIGNE



IL N'EST DÉSIR PLUS NATUREL QUE LE DÉSIR DE CONNAISSANCE

# Du permis à l'emploi : roulez jeunesse

L'obtention du permis de conduire constitue un atout important pour permettre l'insertion sociale et professionnelle de la jeunesse française. L'enquête réalisée pour l'Institut Montaigne dans le cadre de cette étude, révèle que pour 85 % des jeunes de 18 à 26 ans, le permis de conduire est un élément important pour trouver un premier emploi, et que pour plus d'un jeune sur deux – 53 % – l'absence de permis a pu constituer un frein pour décrocher un emploi.

Le principal obstacle identifié par la jeunesse française à l'obtention du permis de conduire reste son coût. Les jeunes de 18 à 26 ans sont 34 % à déclarer que le coût du permis est trop élevé et cette proportion monte à 48 % pour les 24-26 ans.

**Dès lors, sans faire de concession sur l'exigence de sécurité routière, comment diminuer le coût du permis de conduire pour favoriser l'employabilité des jeunes, particulièrement de ceux pour qui le permis de conduire est un tremplin essentiel pour obtenir un premier emploi ?**

La note formule plusieurs propositions qui permettraient de réduire drastiquement le coût du permis de conduire.

Rejoignez-nous sur :



Suivez chaque semaine notre actualité  
en vous abonnant à notre newsletter sur :  
[www.institutmontaigne.org](http://www.institutmontaigne.org)

**Institut Montaigne**

59, rue La Boétie - 75008 Paris  
Tél. +33 (0)1 53 89 05 60  
[www.institutmontaigne.org](http://www.institutmontaigne.org)

ISSN 1771-6756  
MAI 2022