

OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE AUTOMOBILE A COTONOU: UNE SIMPLE FORMALITE

Par **Mathieu SAHGUI**

Université d'Abomey-Calavi

Email: sahgui01@hotmail.com

Cocou Rigobert TOSSOU

Université d'Abomey-Calavi,

Issiaka KONE

Université Alassane Ouattara de Bouaké

Abstract:

This article has adopted the qualitative method to analyze the strategies of actors in the delivery system of automobile driving license in Cotonou. The strategic analysis was used to analyze the empirical data. The results showed that training in driving is more a formality than learning. A driver's license is the main issue that focuses the energies of all actors in the system.

Keywords: *Cotonou, training for driving, driving licenses, strategic analysis*

Introduction

Selon les statistiques du Centre National de Sécurité Routière (CNSR), l'évolution de la sinistralité routière à Cotonou de 2009 à 2013 se présente comme suit : 2415 accidents constatés en 2009 avec 3616 voitures sur 4815 véhicules impliqués, 2413 en 2010 avec 3716 voitures sur 4833 véhicules impliqués, 3232 en 2011 avec 4886 voitures sur 6483 véhicules impliqués, 3030 en 2012 avec 4406 voitures sur 5989 véhicules impliqués, 3133 en 2013 avec 4237 voitures sur 6081 véhicules impliqués (CNSR, 2013). Ces statistiques annuelles indiquent que les voitures sont plus impliquées dans des accidents de la route. Face à cette situation, on est à même de s'interroger sur les causes d'une progression. Dans une dynamique systémique, les accidents de la route sont le résultat d'une interaction entre les infrastructures, le véhicule et les facteurs humains. Pour Sabey & al. (1980), les accidents de la route sont occasionnés à 90% par les comportements humains. Pour Elgarov (1995), les erreurs du conducteur sont à l'origine de 76%. L'auteur estime que ces accidents peuvent être évités à la suite d'une formation à la conduite automobile dans une auto-école. En dépit, donc, de « la multifactorialité reconnue des accidents de la route, les conducteurs sont généralement tenus responsables des accidents » (Pérez-Diaz, 2004 : 133). Cela peut s'expliquer par le fait que le seul titre de transport qui donne le droit de conduire un véhicule est le permis de conduire. Or, pour obtenir ce dernier, il faut suivre une formation à la conduite automobile. Malgré la persistance des accidents de la route, les autorités de tutelle n'ont jamais interrogé la qualité de la formation à la conduite automobile. Bien au contraire, le problème de sécurité sur les routes a toujours été reproché au conducteur. C'est du conducteur et de sa capacité de maîtrise que le niveau de sécurité sur les routes (Gilbert, 2008). Laquelle capacité s'acquiert à travers l'apprentissage de la conduite automobile (Popliment & Duchene, 2013) et s'améliore dans l'activité quotidienne de conduite. Alors, comment expliquer la persistance des accidents de la circulation routière en dépit de l'obtention du permis de conduire par les conducteurs automobiles à Cotonou ?

Il s'agit, à travers cet article, d'identifier les acteurs clés du système de formation à la conduite automobile et d'analyser les stratégies qu'ils mettent en œuvre pour l'obtention ou la délivrance du permis de conduire automobile à Cotonou.

1. Démarche méthodologique

L'étude est de nature purement qualitative. A cet effet, des entretiens semi-directifs ont été effectués. Ces entretiens ont été complétés par l'observation directe. Les observations ont été

effectuées au niveau des treize auto-écoles. La technique de choix raisonné a permis de sélectionner les auto-écoles. Au sein de ces auto-écoles, l'observation a consisté suivre quelques séances de formation théorique et quelques séances de formation à la conduite automobile. La population cible est constituée des agents du CNSR, de la DGTT, des Moniteurs d'auto-école, des candidats au permis de conduire et des conducteurs. A la saturation empirique, la taille de l'échantillon fut de 59 enquêtés. Cet échantillon a été obtenu grâce à la combinaison des techniques d'échantillonnage boule de neige et de choix raisonné. L'étude a duré neuf mois. Les variables principales sont la connaissance de la réglementation en matière de sécurité routière, la connaissance du système de formation à la conduite automobile, la connaissance des acteurs clés du système et de leurs prérogatives, les perceptions des causes d'accidents et du permis de conduire, les variables secondaires sont les caractéristiques physiques et psychologiques liées aux différents individus interrogés. Les données collectées ont été traitées manuellement. La triangulation et l'analyse de contenu ont permis de traiter les données collectées. L'analyse stratégique de Crozier & Friedberg (1977) a servi de modèle d'analyse des données traitées.

2. Le dispositif réglementaire régissant le système de délivrance du permis de conduire au Bénin

Le système de formation à la conduite automobile est régi par un important dispositif réglementaire. L'administration de la DGTT, en sa qualité de premier acteur, organise les examens sous la supervision des Examineurs du Permis de Conduire (EPC). Les dispositions réglementaires font de l'EPC une profession délicate. L'arrêté 044/MTPT/DC/SG/CTT/DTT/SPC/SER du 19 août 2005 régissant la profession d'examineur du permis de conduire en République du Bénin définit clairement les conditions d'accès à la profession. Non seulement, l'EPC doit justifier d'une aptitude physique et mentale compatible avec la conduite automobile, il doit surtout être de bonne moralité.

En effet, l'arrêté N°046/MTPT/DC/SG/CTT/DGTT/SPC/SER du 19 août 2005 portant conditions d'obtention du permis de conduire des véhicules automobiles en République du Bénin oblige, en son article 1^{er}, tout citoyen désireux de conduire un véhicule pourvu d'un moteur à avoir un permis de conduire. Pour ce faire, le même arrêté en son article 2 astreint ces citoyens à passer par les auto-écoles. Faisant ainsi de l'auto-école, un acteur incontournable dans le processus d'obtention du permis de conduire. L'auto-école est une personne morale. L'arrêté 045/MTPT/DC/SGM/CTT/DTT/SEDR du 18 août 2000 portant réglementation des conditions d'ouvertures et d'exploitation des établissements d'enseignement de la conduite automobile (Auto-Ecoles) abrogeant les dispositions de l'arrêté 014/MTPT/DC/DTT/SEDR, a défini clairement les conditions que doivent impérativement respecter ces auto-écoles afin d'exercer leurs activités. L'une des exigences de cet arrêté est que les auto-écoles doivent disposer de moniteurs. Le nombre de moniteurs varie en fonction des candidats inscrits dans l'auto-école. Les moniteurs d'auto-écoles constituent le noyau clé dans le système de formation à la conduite automobile. L'arrêté N°058/MDCTTP-R/DC/SG/CTT/DGTT/DERC/DCFor/SER/SA du 26 Octobre 2007 portant Formation, agrément et suspension des Moniteurs d'auto-écoles, a clairement défini les conditions pour tout citoyen désireux de devenir moniteur d'auto-école. En effet, pour être moniteur d'auto-école, le niveau minimum requis par la réglementation est le Brevet d'Etudes du Premier Cycle (BEPC). L'âge minimum, pour cet emploi, est de 21 ans révolus avec trois ans au moins d'ancienneté du permis de conduire de la catégorie B.

3. Formation à la conduite automobile dans les auto-écoles

Pour avoir accès à la formation à la conduite automobile, certaines conditions sont nécessaires. Parmi celles-ci, il y a la constitution des dossiers de candidature, le paiement des frais de dossier estimés en moyenne à 25000fcfa. Quant aux frais de formation, ils varient entre 40000fcfa et 120000fcfa, en fonction des aptitudes du candidat et selon l'auto-école.

Le programme de formation à la conduite automobile dans les auto-écoles est constitué d'une phase théorique et d'une phase pratique. La phase théorique se focalise sur le contenu du Code Rousseau de la route. La phase pratique consiste en des manœuvres liées à la maîtrise du volant.

La durée de la formation normale, fixée par la plupart des auto-écoles, est de deux mois. Le candidat a la possibilité de choisir trois jours de formation dans la semaine en fonction de sa

disponibilité. Chaque jour, il effectue trente minutes d'apprentissage du Code Rousseau et trente minutes de conduite. Au terme, la durée de la formation normale est évaluée à vingt quatre heures à raison de douze (12) heures de formation théorique et douze (12) heures de formation pratique.

Toutefois, selon les aptitudes et les exigences du candidat, la durée peut être réduite, on parle de formation accélérée. Selon les moniteurs, deux semaines de cours suffisent pour la formation accélérée. Cependant, selon les moniteurs, tout dépend du candidat. La formation qui lui est donnée dépendant de l'objectif qu'il poursuit. Selon qu'il veut apprendre à conduire ou à obtenir le permis de conduire, les moniteurs se mobilisent pour satisfaire aux besoins du candidat.

D'après certains conducteurs interrogés, avant les années 1980, la conduite automobile était considérée comme métier au même titre que la menuiserie, la maçonnerie, la soudure, la couture, etc. L' "apprenti chauffeur" comme on pouvait appeler tout apprenant à la conduite automobile, devait résider avec son formateur pendant des années afin de recevoir de ce dernier son savoir, son savoir-faire et son savoir-être liés à la conduite automobile et la sécurité routière. L'apprentissage à la conduite était un long processus de socialisation. C'était une formation pour la vie, raison pour laquelle, elle doit être rigoureuse et méthodique. De plus en plus, l'ensemble des acteurs du système de la formation place le « permis de conduire » au premier rang et l'éducation à la sécurité routière (acquisitions et transmission du savoir, savoir-être et savoir-faire lié à la sécurité routière) au second rang. Plusieurs facteurs favorisent cette situation. Les acteurs du système sont engagés dans des stratégies autour d'enjeu qu'est l'examen du permis de conduire. Les énergies sont donc concentrées pour la préparation à l'examen du permis de conduire.

Certains acteurs du système affirment qu'en l'état actuel, la formation à la conduite automobile constitue un véritable problème. Pour ces derniers, la formation dans certaines auto-écoles n'est pas de bonne qualité parce qu'elle ne tient pas compte des éléments fondamentaux.

La formation telle que donnée dans les auto-écoles est vraiment une liquidation. Je parle de liquidation parce qu'elle ne tient pas compte de certains paramètres fondamentaux. Par exemple, les candidats ne savent même pas ce que c'est que l'insécurité routière, ils ne savent non plus les facteurs d'accidents. On ne leur apprend pas les éléments ayant rapport à la vie en société. (...) Ils ne connaissent même pas la réglementation nationale, les structures ayant en charge la sécurité routière et leurs prérogatives, etc.(...) Même le Code Rousseau qu'on leur enseigne, comment le leur enseigne-t-on ? Vraiment, la formation à la conduite automobile nécessite de véritables réformes structurelles. Il faut vraiment des réformes courageuses. C'est vrai qu'il y a des efforts qui sont faits mais il reste encore beaucoup. (Agent de la DGTT, actuellement en service au CNSR)

Si certains acteurs critiquent le système et tendent à se démarquer, il y a lieu de s'interroger sur les causes de la pérennisation du système en actuel. D'ailleurs, même certains conducteurs qui sont le pur produit des auto-écoles trouvent que "ce n'est pas encore ça la formation". Ils prétendent même que le système est "pourri". C'est dans ce sens que les propos de Bob, résumant certains discours des nombreux acteurs interrogés.

Aujourd'hui, il y a plus d'accidents à cause des "chauffeurs auto-écoles". Ils ne connaissent rien. Et lorsque qu'ils prennent le volant, c'est toujours pour aller tués les parents d'autrui. Après c'est pour venir incriminer les conducteurs de taxi-motos. En tout cas moi, je n'ai pas le permis de conduire, mais si je dois passer par les auto-écoles, je n'apprendrai jamais à conduire. D'ailleurs, ils sont tous pareil, que ce soient les formateurs, les agents du ministère qui font l'examen ou les candidats, personne n'est différent. C'est un système complètement pourri. Tout le monde est complice. Même nos autorités savent que le vrai problème des accidents c'est le système de permis de conduire. Mais, elles sont là à chercher ailleurs ce qui est sous leurs yeux. D'ailleurs, elles ne veulent pas résoudre le problème, ce qui les intéresse c'est les retombées politiques. (Bob, 32 ans CTM, 25/04/2013 à Cotonou).

Il n'est pas non plus rare d'entendre « c'est un chauffeur auto-écoles » lorsqu'un conducteur commet des mésusages routiers. Les conducteurs ayant été formés dans des auto-écoles sont considérés comme des conducteurs formés au rabais. Pour mieux comprendre les raisons, il s'est agi dans un premier temps d'identifier les facteurs qui militent en faveur de la légitimation de la pratique. Et en second lieu analyser les jeux d'acteurs dans le système de formation.

4. Education routière : déphasage entre la réalité et la prescription

Le programme de formation à la conduite automobile ne prend pas en compte les informations sur la législation et la réglementation nationales en matière de sécurité routière. Bien d'autres aspects non moins importants sont ignorés. Il s'agit par exemple de la biologie et la physiologie humaine, ainsi que d'autres questions liées à la santé du conducteur, à ses performances physiques (rôle de l'état physique et mental du conducteur) ; à la psychologie ; au civisme ; aux accidents et leurs conséquences, etc. voici, tant d'aspects occultés par le système de formation à la conduite automobile. Cette insuffisance du programme de la formation à la conduite automobile est également soulignée par les agents du CNSR. C'est ce qui peut être retenu des propos suivants :

On parle bien d'éducation routière ; de valeurs éducatives à transmettre aux conducteurs, de la morale routière. Il ne s'agit pas d'apprendre simplement à conduire un véhicule. Il s'agit des comportements qu'un conducteur doit avoir sur la route. Par exemple, la tolérance, le respect de l'autre, la courtoisie. ... aujourd'hui, la formation ne prend pas encore ces éléments en compte. (...) Pour donc avoir une chance de réduire les accidents de la route, il nous faut, à travers la formation, modeler les comportements routiers des conducteurs. (...) Pour cela, il faut également revoir la durée de la formation et les qualifications des acteurs du système de formation. (Agent du CNSR, 16/10/2014, Cotonou).

La question de l'éducation routière dans le processus d'apprentissage de la conduite automobile nécessite qu'on y prête une attention particulière. Chaque acteur du système a une part de responsabilité dans la réussite de la formation. De par les représentations qu'il se fait du permis de conduire, l'acteur adopte une attitude favorable ou défavorable à une éducation à la sécurité routière. Cela implique des exigences quant à la connaissance des pré requis en matière d'éducation routière.

Nous n'inventons pas la formation que nous donnons aux candidats. Nous nous servons du Code Rousseau et du Guide du Candidat. Ce sont nos documents de travail. Nous ne transmettons que ce que nous avons appris. Il faudrait peut être revoir la formation des formateurs. (...) Même si la formation que nous donnons, souffre de quelques insuffisances, que pouvons-nous faire ? ... Oui ! Il y a assez de choses à corriger mais, ce n'est pas au moniteur que je suis de les changer. Parfois, les candidats aux permis de conduire sont tellement pressés d'obtenir leur permis de conduire que même si on est animé de la meilleure volonté, on ne peut que satisfaire leurs besoins. Ils promettent revenir faire un recyclage après leur permis de conduire mais au final ils ne reviennent plus. (Moniteur d'auto-école, Cotonou, 12/11/2014).

Selon l'un des agents de la DGTT, le niveau d'instruction de la plupart des candidats aux permis de conduire ne permet pas qu'on se tracasse pour leur inculquer des notions spécifiques en rapport à l'éducation à la sécurité routière. On leur apprend juste à bien conduire sinon à mieux circuler en voiture. Selon ces agents, il y a plus de candidats de niveau d'instruction très bas que ceux d'un niveau d'instruction élevé. Or, ils éprouvent déjà des difficultés à traduire l'examatique dans les langues locales. D'où, il est aisé de comprendre que le savoir-faire que les moniteurs essaient de transmettre à ces candidats concerne le savoir-faire lié à l'aptitude à passer l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire.

5. Acteurs et stratégies dans la formation à la conduite automobile

5.1. Les auto-écoles

Selon les textes chaque auto-école doit disposer d'au moins deux moniteurs pour un effectif inférieur ou égal à 20 candidats. Au-delà de cet effectif, le nombre de moniteurs doit connaître une augmentation. Mais certaines auto-écoles ne recrutent pas de véritables moniteurs. Elles recrutent des individus qui font office de moniteurs. C'est ce que soulignent les propos d'un agent qui fait office de moniteur dans une auto-école de Cotonou.

Je n'ai pas le diplôme de moniteur d'auto-école. J'étais venu dans cette auto-école pour passer mon permis de conduire. Après l'obtention de mon permis de conduire, comme je ne faisais rien, j'ai commencé par les aider. C'est comme ça que j'ai été recruté par le patron pour être moniteur. Depuis plus de cinq ans je travaille ici. J'apprends aux candidats à conduire. (...) En fait, c'est

parce que je n'ai pas été à l'école que je ne peux pas obtenir le diplôme de moniteur d'auto-école. (...) Si je ne vous disais pas que je ne suis pas officiellement moniteur vous ne pourrez pas le savoir. (...) Si les autorités veulent faire le contrôle, il y a beaucoup d'auto-écoles qu'elles vont arrêter. (Un agent d'une auto-école de Cotonou, 11/12/2014).

Il faut souligner que cette situation s'explique par le manque de moniteurs régulièrement formés par le Ministère. En effet selon certains agents de la DGTT, depuis plus de quatre ans, il n'y a plus eu de moniteurs formés. Et pourtant de nouvelles auto-écoles sont créées chaque année.

En effet, ces agents qui font souvent office de moniteur d'auto-école n'ont pas souvent les mêmes attributions. L'un des deux se charge du secrétariat. Il est souvent appelé Maître Code. Il est chargé d'apprendre le Code Rousseau aux candidats. Un autre est chargé d'instruire les candidats à la conduite automobile.

Certains agents de la DGTT ont affirmé qu'il existe plusieurs auto-écoles qui exercent dans l'informel. Selon ces derniers, bien que ces auto-écoles soient informelles, elles parviennent à présenter leurs candidats aux examens du permis de conduire. Elles négocieraient les services des auto-écoles régulièrement enregistrées contre compensation financière sur chaque candidat présenté. Ce faisant, ces auto-écoles échappent, aux probables inspections des EPC et de toute autre réglementation.

5.2. Les enseignants de la conduite automobile

Il existe deux catégories d'enseignants dans la plupart des auto-écoles. Il y a un instructeur qui est chargé d'apprendre aux candidats les connaissances théoriques liées au Code Rousseau (*les signalisations routières ; les règles de circulation ; la connaissance et l'entretien du véhicule l'initiation au secourisme*). Ensuite, un autre instructeur chargé d'apprendre aux candidats les connaissances pratiques relatives à la conduite automobile. La formation pratique est surtout axée sur la maîtrise du "créno" qui est un ensemble de manœuvres effectuées au cours de la phase pratique de l'examen du permis de conduire. Pour l'évaluation des connaissances théoriques des candidats, les enseignants se servent du Guide du candidat. Lequel Guide est un recueil de questions souvent posées aux examens du permis de conduire.

Toutefois, ces deux dimensions (théorique et pratique) de la formation à la conduite automobile sont parfois expéditives. C'est qui peut est retenu des propos de certains moniteurs d'auto-école.

Si tu veux même en une semaine, de façon accélérée, elle peut avoir son permis de conduire. Il suffit de l'amener. Si vous avez l'argent seulement là, il n'y a aucun souci. Elle commence quand ? [...], si elle commence ce samedi-ci, déjà le mercredi prochain, elle peut se présenter pour l'examen théorique et le samedi suivant, elle va passer l'examen pratique. (Propos d'un moniteur d'auto-école, recueillis le 5/12/2014 à Cotonou)

Le moniteur affirme qu'en moins de dix jours de formation accélérée, la candidate obtiendra son permis de conduire. C'est autrement montrer que ce n'est pas la formation qui importe mais plutôt le permis de conduire. D'ailleurs, on peut déduire des propos de certains agents de la DGTT que la formation à la conduite automobile donnée, dans les auto-écoles, regorge des limites. Ce qui les pousse à recourir à un recyclage après l'obtention du permis de conduire.

En fait, j'ai dû faire le recyclage après mon permis de conduire avant de conduire ma voiture. Parce qu'en dépit de tout, ils ne peuvent pas vous former complètement. On se forme au fur et à mesure. Si vous finissez votre formation initiale, et que vous obtenez le permis de conduire, il importe de vous entendre avec un moniteur pour qu'il vous aide à maîtriser ne serait-ce pendant une à deux semaine votre voiture avant de vous mettre sur la route. (...) C'est pour cela que j'ai sollicité les services d'un moniteur pour mon recyclage. Il reste avec vous dans la voiture et vous aide en cas de difficultés surtout lorsque la circulation est dense. (...) Vous négociez à l'avance son émoluments. (Propos d'un agent de la DGTT, 17/8/2014, Cotonou).

C'est une façon d'approuver la façon dont la formation est actuellement donnée aux usagers des auto-écoles.

5.3. Les Examineurs du permis de conduire

Les différents entretiens et observations de terrain révèlent que l'examen du permis de conduire est l'une des étapes les plus attendues. Elle marque la fin du processus d'apprentissage ou de formation à la conduite automobile. C'est le moment le plus important pour tous les acteurs du système de formation.

À quoi sert tout le temps perdu dans l'auto-école, si c'est pour ne pas pouvoir participer à l'examen. (...) Les examinateurs sont des demi-dieux les jours d'examen. En tout cas, c'est une seule fois, et durant maximum une heure que l'on les subit. Que l'on le veuille ou pas, c'est eux qui décident de qui a droit au permis de conduire ou pas. Tu peux maîtriser tout le Code de la route, savoir très bien conduire, s'ils décident que tu ne peux pas avoir le permis de conduire, tu peux sauter, danser, pleurer, tu n'auras pas ce permis. Donc, c'est des gens qu'il faut craindre. En plus ce sont des gens qui s'entendent entre eux. (André, détenteur d'un permis de conduire, 22/11/2013, Cotonou)

Il est ainsi aisé de conclure que c'est l'examen du permis de conduire qui mobilise toute l'attention et tous les investissements des différents acteurs (candidats au permis de conduire, moniteurs mais également les examinateurs). Il ressort des données empiriques que l'examen fait l'objet d'un consensus pour tous les acteurs presque et ce au détriment de la formation à la sécurité routière.

Moniteurs, examinateurs du permis de conduire, hein ! Ce sont des partenaires sûrs, ils s'entendent pour bien manger. Ne dit-on pas que l'enfant qui sait se laver les mains mange avec les grands. Si tu fais ce que te dis ton moniteur, tu n'as pas à craindre l'examen. C'est une négociation entre ces gens-là. Maintenant, si ton moniteur ne sait pas laver les mains, tu comprendras ça à tes dépens. (Laurent, CVA, Cotonou, 10/7/2013).

Chaque acteur du système en fonction de ses intérêts développe des stratégies pour satisfaire l'autre. Puisque, les candidats au permis de conduire ne sont qu'à la quête du « papier rose », les moniteurs cherchent à faire passer leurs candidats à tout prix. Cela permettrait à leur auto-école d'obtenir de très bons pourcentages de succès. Ainsi, ils pourront s'en servir pour faire le marketing. Quant certains examinateurs du permis de conduire, ce sont plus les retombés pécuniaires qui les préoccupent.

Ce qui rend l'examen facile, c'est que certains examinateurs ne pensent qu'à leur poche. Dès que tu leur fait le geste, le succès de ton candidat est garanti. On se comprend très vite. On ne parle pas beaucoup, c'est du donnant-donnant. (Moniteur d'auto-école, 15/10/2014, Cotonou)

Chacun accepte le compromis. Mais ce compromis dépend toujours des examinateurs du permis de conduire qui ont toujours le dernier mot en tant que juges de la partie. Ils sont en effet, les seuls habilités à conduire la phase pratique de l'examen du permis de conduire. Même si c'est l'administration de la DGTT qui organise les examens, seuls les EPC assurent la correction des copies de la phase théorique. Le système demeure en place parce que chaque acteur y trouve son compte. A travers ceci, chacun élabore et met en œuvre des stratégies pour sauvegarder ses propres intérêts.

Les examinateurs du permis de conduire ont entre autre comme prérogative le contrôle pédagogique des auto-écoles. Cette prérogative est très peu exercée. Comme raisons avancées, le problème lié à leur effectif ou le manque de volonté politique des autorités de l'administration des transports terrestres. Cette absence de volonté politique se traduit par le laxisme dans certaines décisions. Par exemple, depuis plus de deux ans, l'administration en charge des transports terrestres n'a plus formé de moniteurs. Pourtant, elle autorise la création de nouvelles auto-écoles. Conséquences, plusieurs auto-écoles utilisent les mêmes moniteurs. Or, selon les agents de la DGTT, chaque auto-école devrait avoir ses propres moniteurs.

Mais toute réforme du système se heurte aux résistances des acteurs en commençant par les cadres de l'administration elle-même. Pendant ce temps les accidents routiers continuent de dicter leurs lois aux usagers de la route.

6. Permis de conduire comme enjeu de la formation à la conduite automobile

L'examen du permis de conduire constitue une formalité pour certains candidats. Surtout ceux qui adhèrent aux pratiques corruptives créées et entretenues par les acteurs en charge de la gestion du système du permis de conduire. Il ressort des entretiens, que certains EPC

font un budget de leur journée avant de se présenter à l'examen parce que connaissant le nombre de candidat à examiner, ils calculent déjà leur recette. Le taux par candidat varie en fonction de la capacité de négociation du moniteur. Mais la barre est souvent fixée à 10000fcfa par candidat à verser comme pot-de-vin à l'EP.

L'examen du permis de conduire constitue le moment propice pour certains agents de la DGTT de se faire de l'argent. La corruption s'y développe et est entretenue par chacun des acteurs. Les candidats sont souvent obligés de payer la rançon aux moniteurs d'auto-école, qui constituent les couloirs de transmission. Ils sont le pont entre les examinateurs et les candidats.

On paye toujours, et c'est 10000fcfa pour la théorie et 10000fcfa pour la pratique, c'est non négociable. Qu'est-ce que vous croyez ? Si vous ne payez pas l'échec est garanti. En tout cas, moi, j'ai payé. Et si c'était à refaire, je le referai. C'est 20000fcfa seulement pour avoir ton permis. C'est une seule fois que j'ai passé l'examen. [...], ah ! Pourquoi perdre le temps et de l'argent, s'il faut juste payer pour avoir son permis. Qu'est-ce que tu peux contre ceux-là ? C'est officieusement officiel. Tout le monde sait que c'est comme ça. Si les autorités au haut niveau ne disent rien pour arrêter ça, ce n'est pas toi ni moi qui allons changer quelque chose. Pour éviter tout problème, j'ai payé. Et j'ai mon permis de conduire en poche. [...] le pays fonctionne comme ça. On fait avec. (Jean, étudiant, Cotonou, 18/9/2013)

A la suite de Bako-Arifari (2005), on peut affirmer que les moniteurs d'auto-écoles sont ceux qui collectent les sous et qui les remettent aux examinateurs concernés. Ils sont toujours présents lors du passage des examens. Ils indiquent souvent aux examinateurs ceux qui ont payé, et ceux qui n'ont pas payé. Par ailleurs, certains candidats utilisent leurs relations personnelles (lien de parenté, relation politique, amitié ou autres relations, etc.) pour réussir à l'examen. Pour les candidats, qui ne souscrivent à aucune de ces alternatives, ils sont souvent surpris de leurs résultats.

J'ai passé deux fois l'examen du permis de conduire avant de réussir. La première fois, le moniteur m'a demandé de donner 10000fcfa pour garantir mon succès à la phase théorique et 10000fcfa pour la phase pratique. Mais comme je sais que je connais parfaitement le Code de la Route et lui-même le reconnaît, j'ai refusé. Mais contre toute attente, après la théorie, j'ai été purement et simplement recalé. En réalité j'avais pensé au départ qu'il voulait me duper lorsqu'il m'a demandé 20000fcfa à la veille des examens. Quand j'ai échoué, il m'a dit qu'il m'avait averti. Ce qui est incroyable, c'est qu'il y avait deux jeunes, un homme une femme qui ont fait tomber presque tous les piquets et pourtant ont été déclarés admis. Ce n'est pas tout, la femme, elle a callé le moteur à deux reprises et pourtant. D'ailleurs, quand certains candidats passent l'épreuve, les examinateurs ne les suivent même pas. Ce qui est marrant, c'est qu'ils déclarent souvent ces candidats admis. [...]. C'est en 2008 que j'ai passé cet examen. [...] Mais un mois après, suite à des renseignements pris chez les autres avec qui j'avais passé le premier examen et qui étaient admis, je suis reparti. Mais cette fois-là, j'ai donné les 20000fcfa. Et je suis admis. Sans fournir assez d'effort puisque je connaissais déjà mon résultat avant l'examen (Grégoire, fonctionnaire, 38 ans, Cotonou, 17/02/2014).

Ils sont nombreux ces élèves qui n'apprennent réellement à conduire qu'une fois détenteur du permis de conduire.

En tout cas, moi, j'étais conscient que je ne connais rien du Code de la Route. C'est pour quoi, lorsque mon moniteur m'a demandé de donner l'argent pour réussir, je n'ai pas hésité un seul instant. Je ne voulais que le permis de conduire. Donc tout ce qu'il me fallait faire c'est de donner 20000fcfa pour réussir. Et quand je lui remis ça, mon examen s'est bien passé. J'ai eu mon permis de conduire. Deux mois après j'achetais ma voiture. Mais c'est un ami qui m'a fait déplacer ça du port jusqu'à la maison. Le véhicule est resté garé à la maison pendant au moins trois mois. Et c'est après que j'ai sollicité le concours d'un autre ami pour m'aider à faire le recyclage. J'ai pu

m'en sortir mais aujourd'hui, je suis un expert du volant. [...]. En ce qui concerne le Code de la Route, je ne maîtrise pas toujours tout mais l'essentiel, par la force de l'expérience de conduite. [...], c'est le permis de conduire d'abord, pour le reste, on ne finit jamais d'apprendre. [...], ah oui, j'ai acheté mon véhicule depuis 2006 (Johannes, 43 ans, fonctionnaire, Cotonou, 12/2/2014).

Toutefois, l'examen du permis de conduire constitue une zone d'incertitude pour tous les candidats si ces derniers se retrouvent devant les quelques rares examinateurs incorruptibles. Ce qui arrive très rarement car les moniteurs et les examinateurs prennent d'avance toutes les dispositions pour éviter que leurs protégés échouent. Les stratégies ainsi mises en place par chaque acteur qui dispose toujours d'une marge de manœuvre (Crozier et Friedberg, 1977) favorisent la corruption dans le fonctionnement du système d'offre de service public qu'est le permis de conduire. Les candidats incorruptibles apprennent la leçon à leurs dépens. Mais face à cette situation de corruption dans le système du permis de conduire, de plus en plus, des voix s'élèvent pour des dénonciations. Malgré ces dénonciations, la pratique continue. Ce qui du coup interpelle les perceptions que chaque acteur du système a du permis de conduire.

7. Discussion

Pour les acteurs en charge de la formation à la conduite automobile, la formation à la conduite automobile n'est point différente de la préparation aux épreuves de l'examen du permis de conduire. Lequel examen comprend deux phases. La phase théorique vise les connaissances du Code Rousseau de la route et la phase pratique est relative aux savoir-faire liés à la conduite automobile. En effet, le système Béninois des transports est caractérisé par l'absence d'un Code de la Route et d'un Programme National de Formation à la Conduite automobile. Ce qui fait que la formation à la conduite automobile n'est basée que sur les connaissances liées aux Code Rousseau. Lequel Code est universel et ne tient donc pas compte des avancées spécifiques ou des insuffisances liées à chaque pays en matière de sécurité routière. De par la durée de la formation, la qualité des enseignants et du sérieux des auto-écoles, on peut à la suite du Conseil Economique et Social du Bénin conclure que la formation à la conduite automobile telle qu'elle est donnée dans les auto-écoles est quelquefois bâclée et expéditive (CES, 2010). On lit à travers les conditions de formation à la conduite automobile un conflit entre les besoins économiques et les besoins de sécurité routière. De même, les différents comportements des acteurs du système de formation à la conduite automobile, permet de conclure que l'examen du permis de conduire est devenu juste une formalité à remplir pour obtenir son permis de conduire. Pour tous les acteurs engagés dans le système, l'examen du permis de conduire est le seul enjeu. Lequel enjeu « constitue la première forme de pouvoir de contrôle dont disposent les agents publics dans le secteur du transport » (Bako-Arifari, 2005,15). Selon le même auteur, ces agents profitent de ce pouvoir pour développer et entretenir des pratiques corruptives. Ce faisant, l'évaluation et la formation sont délaissées au profit de ces pratiques corruptives qui garantissent le succès aux candidats. Du coup, la formation au lieu d'être rigoureuse et méthodique et d'intégrer l'éducation routière ne se focalise sur le permis de conduire. Ainsi, la question de l'éducation routière dans le processus d'apprentissage de la conduite automobile ne semble pas être une préoccupation pour les acteurs du système des transports. Alors que selon Popliment (2013), l'éducation et la formation pourraient influencer la régulation des comportements à risque, afin de permettre le développement des compétences (Le Boterf, 2000) auto-évaluatives (Vial, 1997) permettant à chaque usager de passer d'un état agentique (Joule-Beauvois, 1990) à un état d'acteur, voire d'auteur (Ardoino & Berger, 1986) de leurs déplacements. Elle ne devrait donc pas être uniquement un apprentissage à la conduite, mais tout un processus de socialisation qui passe par l'internalisation des réalités de la vie en général, et celles de la vie de la route plus particulièrement. Comme l'ont si bien souligné Pervanchon & al. (2004), apprendre à conduire devrait être synonyme d'apprendre à se conduire. Toutefois, « au moins 50 heures de pratique avant le permis sont recommandables quel que soit le système » (CEMT, 2006). Il s'avère donc particulièrement important que les candidats au permis de conduire acquièrent une expérience importante dans des conditions où les risques sont réduits avant qu'ils puissent conduire seuls sans restrictions. Pour réduire donc la sinistralité routière, il est donc nécessaire de revoir le système de formation à la conduite automobile. Les réformes du système doivent tenir compte des caractères multifactoriel, multi-acteurs et plurisectoriels de l'accident de la circulation routière. Pour mener à bien les réformes dans ce système, il faut une véritable détermination politique.

L'apprentissage à la conduite automobile, s'il était un processus de socialisation en plusieurs étapes (Abramovici & Maman, 2013) avec des recyclages périodiques pourrait contribuer à réduire les accidents de la route. Sans quoi, la formation telle qu'elle est donnée aujourd'hui, est en partie la source de la persistance de la sinistralité routière à Cotonou.

Conclusion

On peut donc conclure que la conception que les différents acteurs ont de la sécurité routière influence les diverses actions menées pour la garantir. Si pour les acteurs en charge du système, la sécurité routière est de la responsabilité du conducteur, il n'y a aucun doute que toutes actions menées seront orientées vers le conducteur. Ainsi, les textes (législatifs, réglementaires,...) adoptés, ne peuvent circonscrire tous les problèmes liés à la sécurité routière.

En ce qui concerne la formation à la conduite automobile et au permis de conduire, et compte tenu des enjeux, chaque acteur met en œuvre des stratégies pour défendre ses intérêts. Si pour certains l'intérêt est pécuniaire pour d'autre c'est l'obtention à tout prix du « papier rose ». Ainsi, tous les acteurs mobilisent leurs énergies et leurs investissements pour la seule et même finalité : le permis de conduire. Nul ne semble se préoccuper réellement de l'éducation à la sécurité routière. La formation à la conduite automobile dans les auto-écoles est « bâclée et expéditive ». Le système tel qu'il fonctionne fait de l'obtention du permis de conduire une simple formalité. Du coup presque tous les conducteurs, ainsi formés deviennent de potentiels agents d'insécurité routière. Et pire, cette situation est connue des autorités au plus haut niveau de décision. Ce qui laisse croire que tous les acteurs intervenant dans le système s'accordent pour légitimer la formalité qu'est devenue l'obtention du permis de conduire. Ceci n'est possible que parce que chaque acteur a intérêt que le système fonctionne ainsi. Dans un tel contexte, à quand la réduction de la sinistralité routière ? Peut être que les mesures répressives pourront permettre de réduire les dégâts causés par les conducteurs ainsi formés. Cette question interpelle donc les acteurs du système des transports en particulier et des décideurs en général.

Bibliographie

- Abramovici, M. & Maman, C. (2013) « Formation Tout au Long de la Vie à une conduite sûre : enjeux et limites d'un dispositif d'apprentissage », *Questions Vives* [En ligne], Vol.9 n°19, mis en ligne le 15 octobre 2013, consulté le 17 mai 2014. URL : <http://questionsvives.revues.org/1280>.
- Ardoino, J. & Berger, G. (1986), L'évaluation comme interprétation. In *l'Évaluation au pouvoir*, revue *POUR*, n°107.
- Bako-Arifari. N. (2005), La corruption dans les transports et à la douane au Bénin, au Niger et au Sénégal, *Etudes et Travaux*, n°41, Parakou: LASDEL.
- Conseil Economique et Social (2010), « La problématique de la sécurité routière dans les grandes agglomérations du Bénin : cas des gros porteurs et autres véhicules de transport », Cotonou, Bénin.
- CEMT (2006), Jeunes conducteurs: la voie de sécurité. Paris: OCDE.
- Centre National de Sécurité Routière (2013), *Annuaire statistique des accidents de la voie publique*, Cotonou.
- Crozier. M. & Friedberg. E. (1977), *L'acteur et le système*, Paris : Editions du seuil.
- Elgarov A. (1995) : Road crashes and alcohol abusage in Kabardino-Balkaria, *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and TrafficSafety*, 13-18 août 1995, volume 2..
- Gilbert, C. (2008), « Quand l'acte de conduite se résume à bien se conduire » À propos du cadrage du problème « sécurité routière », *Réseaux*, n°147.
- Joule, R.-V. & Beauvois, J-L. (1990), *petit traite de manipulation à l'usage des honnêtes gens*. Grenoble : PUG.

- Le Boterf, G. (2000), Construire les compétences individuelles et collectives, Paris : Editions d'Organisation.
- Perez-Diaz C. (2004), « Les acteurs du système de contrôle-sanction de sécurité routière », *Espaces et sociétés*, n°118. URL : www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2004-3-page-133.htm.
- Poplimont, C. (2013), « Éducation routière, changement de comportement et formation à la conduite : constats, enjeux et transformations », *Questions Vives* [En ligne], Vol.9 n°19, mis en ligne le 15 octobre 2013, consulté le 18 mai 2014. URL : <http://questionsvives.revues.org/1315>. .
- Poplimont, C. & Duchene, M. (2013), « L'apprentissage de comportements de conduite sécuritaires : quelles modalités pédagogiques en formation ? », *Questions Vives*, Vol.9 n°19, mis en ligne le 15 octobre 2013, consulté le 17 mai 2014. URL : <http://questionsvives.revues.org/1329>.
- Sabey, B. & al. (1980), The known risks we run, the highway, *TRRL report 567, Transport and Road Research laboratory*.
- Vial, M. (1997), L'auto-évaluation, entre auto-contrôle et auto-questionnement. *Les Cahiers de l'année 1997*, Université de Provence, Département des Sciences de l'éducation, 12.