



CONCOURS DE CONTRÔLEUR DES FINANCES PUBLIQUES

CORRIGÉ

ANALYSE DE DOSSIER

SESSION OFFICIELLE 2026

INTRODUCTION

L'épreuve d'analyse documentaire du concours de contrôleur des finances publiques est une épreuve sélective, exigeante et très contrainte. Elle ne vérifie pas seulement votre capacité à rédiger correctement. Elle évalue surtout votre aptitude à traiter rapidement un dossier documentaire dense, à en extraire les informations essentielles, à organiser une démonstration claire et à restituer une analyse objective dans un temps limité.

Le sujet de la session 2026 portait sur l'accidentologie et la sécurité routière en France. Cette thématique permettait d'interroger un double enjeu : d'une part, comprendre les causes des accidents et les catégories de personnes les plus exposées ; d'autre part, analyser les leviers mis en place par les pouvoirs publics pour faire reculer la mortalité routière et réfléchir aux moyens de mieux sensibiliser les jeunes aux risques de la route.

Ce document vous propose une correction de l'analyse documentaire, ainsi qu'une méthode de travail directement réutilisable pour vos entraînements.

Important : ce document constitue un corrigé pédagogique. Il ne s'agit pas d'un corrigé officiel du jury. Son objectif est de vous aider à comprendre les attendus de l'épreuve et à progresser dans votre méthode.

COMPRENDRE L'ÉPREUVE

1. Une épreuve longue, dense et contraignante

L'analyse d'un corpus documentaire est une épreuve de 3 heures, construite autour d'un dossier unique et de trois questions :

1. un état des lieux, qui décrit de manière structurée deux variables du sujet ;
2. une analyse de l'action publique, consacrée aux leviers mis en place et à leurs effets ;
3. une question de réflexion personnelle, qui appelle une prise de position argumentée.

La difficulté principale tient au volume d'informations à traiter. Le sujet 2026 comportait un dossier d'environ 20 pages, réunissant 7 à 9 documents de nature variée : articles de presse, infographies, graphiques (courbes, histogrammes, diagrammes circulaires), tableaux à double entrée, publications scientifiques et rapports institutionnels.

Vous devez donc être capable de lire vite, sélectionner les informations utiles, organiser vos idées, construire un plan cohérent et rédiger avec précision, tout en faisant preuve d'aisance dans la lecture des données statistiques.

2. Une épreuve décisive

Cette épreuve pèse lourd dans l'admissibilité : son **coefficient est de 4**, sur un total de 6 pour l'ensemble des épreuves écrites, soit environ **67 % de la note globale des écrits**. Elle doit donc être travaillée avec une rigueur particulière, la réussite ne repose pas sur l'improvisation le jour J, mais sur des réflexes méthodologiques acquis en amont : **lecture efficace, hiérarchisation des documents, réponses précises aux questions, rédaction administrative et gestion du temps**.

LES ATTENDUS ESSENTIELS

➔ Utiliser uniquement les documents du dossier

Les deux premières questions reposent exclusivement sur les documents du dossier : aucune culture générale n'est requise. Il ne s'agit pas de démontrer l'étendue de vos connaissances sur la sécurité routière, mais d'attester de votre aptitude à exploiter un corpus documentaire.

Vous puiserez l'ensemble des chiffres et des exemples dans le seul corpus : le recours à des données extérieures est proscrit, car il s'agit d'une exigence expresse de l'épreuve.

➔ Se conformer à la consigne de chaque question

Les consignes déterminent fréquemment la structure attendue. La formulation « présenter de manière structurée les causes et les catégories de personnes » annonce d'emblée deux grandes parties. Vous suivrez cette logique plutôt que de construire un plan entièrement personnel.

➔ Distinguer les questions objectives de la question de réflexion

Les questions 1 et 2 relèvent d'une démarche objective : vous restituez et analysez le dossier, sans « je » ni « selon moi ». La question 3, introduite par « selon vous », vous autorise – et vous invite – à prendre position, de façon argumentée et réaliste.

LES ATTENDUS ESSENTIELS

➔ Adopter un style administratif

L'analyse de documents appelle **un style clair, sobre et objectif**. Il convient d'éviter :

- les phrases trop longues ;
- les formulations littéraires ;
- les jugements personnels ;
- les effets de style inutiles ;
- les titres vagues ;
- les paragraphes déséquilibrés.

Une bonne copie se reconnaît à **sa lisibilité** : titres apparents, transitions logiques, exemples précis, phrases courtes et connecteurs maîtrisés.

LA MÉTHODE AEI : AFFIRMER, EXPLIQUER, ILLUSTRER

Pour rédiger efficacement chaque sous-partie, il est recommandé d'utiliser la méthode AEI :

AFFIRMER

Il s'agit d'annoncer clairement l'idée directrice de la sous-partie.

Exemple :

Les premières causes de mortalité routière tiennent à des comportements individuels dangereux : la vitesse, l'alcool et les stupéfiants.

EXPLIQUER

Il faut ensuite développer l'idée en montrant les mécanismes en jeu.

Exemple :

Si on les dit évitables, c'est qu'ils procèdent d'un choix, et qu'ils pèsent doublement, sur la probabilité de l'accident comme sur sa gravité.

ILLUSTRER

Chaque idée doit être appuyée par un exemple précis issu du dossier.

Exemple :

Dans l'Oise, en 2022, la vitesse est en cause dans 19 % des accidents mortels, l'alcool dans 15 % ; conduire alcoolisé multiplie par dix-huit le risque d'être responsable d'un accident mortel.

La méthode AEI permet d'éviter deux erreurs fréquentes : empiler des exemples sans raisonnement, ou formuler des idées générales sans preuve documentaire.

ANALYSE DU SUJET 2026

 [Je télécharge le sujet 2026](#)

Question	Typologie	Ce qui est attendu
Q1	État des lieux	<i>Décrire de façon structurée les deux variables indiquées par la consigne. Une page maximum.</i>
Q2	Analyse de l'action publique	<i>Analyser les leviers, les mesures des pouvoirs publics et leurs effets. Deux pages maximum.</i>
Q3	Réflexion personnelle	<i>Prendre position et proposer des actions concrètes (« selon vous »). Deux pages maximum.</i>

CONSIGNES OFFICIELLES

Q1. Présentez de manière structurée les différentes causes et catégories de personnes concernées par l'accidentologie en France. (1 page max.)

Q2. Afin de lutter contre la mortalité routière, quels sont les leviers mis en place ? (2 pages max.)

Q3. Selon vous, quelles actions pourraient renforcer celles déjà mises en œuvre pour sensibiliser les jeunes aux risques routiers ? (2 pages max.)

ANALYSE DU SUJET 2026

Plan Proposé - Question 1

I. DES CAUSES D'ACCIDENTS TRÈS MAJORITAIREMENT COMPORTEMENTALES ET ÉVITABLES

- **A. La prééminence des conduites à risque**
- **B. La montée des facteurs d'inattention et de distraction**

II. DES CATÉGORIES DE PERSONNES INÉGALEMENT EXPOSÉES AU RISQUE

- **A. Une surexposition des usagers vulnérables**
- **B. Des profils marqués par l'âge et le genre**

Plan Proposé - Question 2

I. DES LEVIERS ÉDUCATIFS ET PRÉVENTIFS AUX EFFETS CONCRETS SUR LES COMPORTEMENTS

- **A. Un continuum éducatif qui forme durablement les usagers de demain**
- **B. Des actions de sensibilisation de terrain à large portée**

II. DES LEVIERS NORMATIFS, TECHNIQUES ET RÉPRESSIFS

- **A. Un cadre réglementaire renforcé et des contrôles soutenus**
- **B. L'aménagement des infrastructures et la maîtrise de la vitesse**

Plan Proposé - Question 3

Introduction problématisée

I. Approfondir et prolonger les dispositifs de sensibilisation existants

**II. Renouveler la logique de la sensibilisation pour transformer réellement
les comportements**

Conclusion

CONTRÔLEUR DES FINANCES PUBLIQUES

RÉUSSISSEZ LE CONCOURS !

**Des questions sur le concours
ou notre préparation ?**



JE PRENDS UN RDV GRATUIT !

Un membre de
l'équipe est là pour
vous répondre !



RÉDACTION

Corrigé rédigé – Question 1

Amorce introductive

En 2024, 3 193 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine et 236 000 ont été blessées, dont 16 000 grièvement. Derrière ce bilan, deux logiques se superposent : des causes presque toujours comportementales, donc évitables, et une exposition au risque très inégale selon le mode de déplacement, l'âge et le sexe.

Développement

I. DES CAUSES D'ACCIDENTS TRÈS MAJORITAIREMENT COMPORTEMENTALES ET ÉVITABLES

A. La prééminence des conduites à risque

(A - Affirmation) Les premières causes de mortalité routière tiennent à des comportements individuels dangereux, la vitesse, l'alcool et les stupéfiants arrivant en tête.

(E - Explication) Si on les dit évitables, c'est qu'ils procèdent d'un choix : le conducteur décide, ou non, de rouler trop vite, de boire ou de consommer. Et ces conduites pèsent doublement, sur la probabilité de l'accident comme sur sa gravité.

(I- Illustration) Les chiffres de l'Oise le confirment. En 2022, la vitesse est en cause dans 19 % des accidents mortels, l'alcool dans 15 %. Or conduire alcoolisé multiplie par dix-huit le risque d'être responsable d'un accident mortel ; le cannabis, par deux.

RÉDACTION

B. La montée des facteurs d'inattention et de distraction

(A - Affirmation) À ces causes anciennes s'ajoute un facteur en pleine expansion, l'inattention, et plus largement la distraction au volant.

(E - Explication) Les écrans y sont pour beaucoup : ils captent le regard et l'esprit du conducteur, sur fond de vigilance générale en recul.

(I- Illustration) Dans l'Oise toujours, l'inattention explique à elle seule 17 % des accidents mortels. Téléphoner en conduisant quadruple le risque, et les services de l'État pointent nommément le téléphone portable, la tablette numérique et les jeux vidéo.

Transition

Ces comportements, tous les conducteurs peuvent les adopter. Pour autant, le risque ne se répartit pas également : selon son profil, on n'est pas exposé de la même manière sur la route.

II. DES CATÉGORIES DE PERSONNES INÉGALEMENT EXPOSÉES AU RISQUE

A. Une surexposition des usagers vulnérables

(A - Affirmation) Les usagers sans carrosserie paient un tribut sans commune mesure avec leur place dans le trafic.

(E - Explication) Piétons, cyclistes, conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, deux-roues motorisés : aucun n'est protégé par un habitacle, si bien qu'au moindre choc les blessures sont plus lourdes.

(I- Illustration) En 2024, ces usagers vulnérables rassemblent 45 % des tués et 66 % des blessés graves. La voiture, elle, est passée sous la barre de la moitié des décès depuis 2020, à 48 %. Les seuls deux-roues motorisés totalisent 720 morts.

RÉDACTION

B. Des profils marqués par l'âge et le genre

(A - Affirmation) Reste l'effet de l'âge et du sexe, particulièrement net.

(E - Explication) Deux profils ressortent : les jeunes conducteurs, par manque d'expérience et goût du risque, et les personnes âgées, plus fragiles physiquement. S'y ajoute un écart marqué entre les sexes, les hommes prenant bien plus de risques.

(I- Illustration) On compte, en 2024, 97 tués par million d'habitants chez les 18-24 ans et 77 chez les 75 ans et plus, pour une moyenne nationale de 48. Et à kilométrage égal, un homme au volant court deux à quatre fois plus de risques qu'une femme.

Corrigé rédigé – Question 2

Amorce introductive

Pour faire reculer la mortalité routière, les pouvoirs publics jouent sur plusieurs tableaux. Le cap est fixé à l'échelle internationale : la Décennie d'action 2021-2030 de l'ONU vise une baisse d'au moins 50 % du nombre de tués et de blessés. Pour l'atteindre, deux logiques se complètent : en amont, façonner les comportements par l'éducation et la prévention ; en aval, s'appuyer sur la norme, l'aménagement et la sanction.

RÉDACTION

Développement

I. DES LEVIERS ÉDUCATIFS ET PRÉVENTIFS AUX EFFETS CONCRETS SUR LES COMPORTEMENTS

A. Un continuum éducatif qui forme durablement les usagers de demain

(A - Affirmation) L'éducation à la sécurité routière vient en premier, parce qu'elle installe les bons réflexes dès le plus jeune âge.

(E - Explication) Elle prend la forme d'un enseignement obligatoire et progressif, de la maternelle au lycée, jalonné d'attestations sans lesquelles on n'accède pas à la conduite.

(I- Illustration) À Aussillon, les élèves des trois écoles de la commune ont suivi une dizaine de séances du dispositif « Savoir rouler à vélo », qui apprend aux 6-11 ans à savoir pédaler, circuler et rouler. Plus largement, décrocher l'ASSR 1, l'ASSR 2 ou le permis AM est devenu un passage obligé vers un premier titre de conduite.

B. Des actions de sensibilisation de terrain à large portée

(A - Affirmation) La prévention de proximité prolonge cette éducation en touchant directement des publics ciblés.

(E - Explication) Pilotées par les préfetures, ces campagnes visent d'abord les usagers les plus vulnérables, les jeunes et le monde du travail, avec un parti pris pour l'action concrète plutôt que pour le seul discours.

(I- Illustration) Dans l'Oise, le bureau prévention sécurité routière a conduit en une année une centaine d'actions : 66 journées en milieu scolaire ont sensibilisé 9 900 élèves, sept opérations SAM ont permis 3 780 dépistages d'alcoolémie et six interventions en entreprise ont informé 440 salariés. Un appel à projets au titre du PDASR finance en outre de nouvelles initiatives locales.

RÉDACTION

Transition

L'éducation et la prévention cherchent à transformer durablement les comportements par l'adhésion. Mais elles ne suffisent pas seules : il leur faut un cadre contraignant et des routes pensées pour limiter le risque.

II. DES LEVIERS NORMATIFS, TECHNIQUES ET RÉPRESSIFS

A. Un cadre réglementaire renforcé et des contrôles soutenus

(A - Affirmation) *La norme et la sanction encadrent les conduites en rendant le risque coûteux.*

(E - Explication) *La réglementation impose des obligations strictes – ceinture, équipements, assurance, contrôle technique – et assortit les comportements dangereux de sanctions dissuasives, pendant que les forces de sécurité multiplient les contrôles.*

(I- Illustration) *Téléphoner au volant expose à 750 euros d'amende et l'usage de cannabis peut mener jusqu'à deux ans d'emprisonnement. Dans l'Oise, l'équivalent de 70 gendarmes et policiers à temps plein a été mobilisé, et 3 000 suspensions administratives de permis ont été prononcées en 2022 (+3,7 % sur un an). Le décret du 20 décembre 2023, qui ramène l'âge du permis à 17 ans, favorise l'apprentissage anticipé.*

B. L'aménagement des infrastructures et la maîtrise de la vitesse

(A - Affirmation) *Agir sur la route elle-même réduit le risque, indépendamment du comportement de chacun.*

(E - Explication) *L'idée directrice est celle du « système sûr » : concevoir des voies qui pardonnent l'erreur humaine et brident la vitesse, facteur de risque commun à presque tous les accidents.*

(I- Illustration) *Cela passe par la généralisation du 30 km/h en zone urbaine dense, seuil sous lequel la survie est assurée au moment du choc, et par des aménagements éprouvés : ralentisseurs, coussins berlinois, ronds-points, chicanes. La séparation physique des usagers (pistes cyclables protégées) et des aides comme l'adaptation intelligente de la vitesse (ISA) complètent cet arsenal.*

RÉDACTION

Conclusion

La lutte contre la mortalité routière repose sur une approche d'ensemble : formation des usagers, prévention de terrain, fermeté de la norme et sécurisation des infrastructures. Son efficacité reste toutefois suspendue à l'attention de chacun, à l'heure où les distracteurs numériques rognent, année après année, la vigilance au volant.

Corrigé rédigé – Question 3

Votre position n'est pas jugée : ce qui compte, c'est la qualité de vos arguments et de votre expression. Attention aux mots de la consigne : « actions » au pluriel (proposez-en plusieurs) et « renforcer » (il s'agit de compléter ce qui existe déjà). Pensez aussi à problématiser votre introduction.

Introduction

Les jeunes paient un lourd tribut à la route : en 2024, on dénombre 97 tués par million d'habitants chez les 18-24 ans, contre 48 en moyenne nationale. Cette surmortalité persiste malgré un continuum éducatif dense et des campagnes nombreuses. Le constat dérange : si les jeunes restent surexposés alors qu'ils comptent parmi les publics les plus visés, le problème vient sans doute moins du volume de sensibilisation que de sa nature. Faut-il alors intensifier l'existant, ou en renouveler la logique ? Renforcer les outils actuels paraît nécessaire ; cela ne suffira pourtant pas sans faire évoluer la manière même de sensibiliser.

RÉDACTION

I. APPROFONDIR ET PROLONGER LES DISPOSITIFS DE SENSIBILISATION EXISTANTS

(A - Affirmation) *Commençons par consolider ce qui fonctionne : les leviers actuels reposent sur un socle pertinent qu'il serait contre-productif d'abandonner.*

(E - Explication) *Le continuum éducatif et les actions de terrain touchent massivement les jeunes. Leur faiblesse tient à une discontinuité, surtout au moment charnière de l'entrée dans la conduite autonome, là où le risque culmine. Les renforcer, c'est combler ces angles morts : transformer la demi-journée ponctuelle du lycée en un accompagnement répété sur toute la scolarité du secondaire, et systématiser des modules dédiés aux nouveaux usages à risque.*

(I- Illustration) *Le dispositif « Savoir rouler à vélo » l'illustre : à Aussillon, les enfants ont progressé au fil d'une dizaine de séances, preuve qu'un apprentissage répété et incarné vaut mieux qu'une intervention unique. De même, les opérations de l'Oise, qui ont sensibilisé 9 900 élèves en un an, gagneraient à être généralisées partout avec la même intensité.*

Transition

Reste qu'à multiplier des actions dont la logique ne change pas, on se heurte à une limite : si la surmortalité des jeunes résiste à un dispositif déjà dense, c'est que la sensibilisation classique ne parvient pas, seule, à modifier durablement les comportements.

RÉDACTION

II. RENOUVELER LA LOGIQUE DE LA SENSIBILISATION POUR TRANSFORMER RÉELLEMENT LES COMPORTEMENTS

(A - Affirmation) Il faut alors assumer un changement d'approche : passer d'une logique d'information à une logique d'expérience et d'adhésion.

(E - Explication) La prise de risque des jeunes – notamment des jeunes hommes, deux à quatre fois plus exposés à kilométrage égal – et le relâchement de la vigilance face aux écrans relèvent de ressorts psychologiques et sociaux que le seul discours n'atteint pas. Sensibiliser vraiment suppose des leviers qui parlent à cette génération : l'éducation par les pairs, plus crédible que le message institutionnel ; des formats immersifs qui font ressentir les effets de la vitesse ou de l'alcool ; une présence sur les réseaux sociaux, là où se diffusent les distracteurs.

(I- Illustration) Cette évolution rejoint l'esprit du « système sûr » promu par le Plan mondial, qui agit sur l'environnement pour rendre l'erreur moins fatale. Mieux : associer les jeunes eux-mêmes à la conception des campagnes les ferait passer du statut de spectateurs à celui d'acteurs de leur propre sécurité.

Conclusion

Renforcer la sensibilisation des jeunes ne consiste pas à empiler des messages dont l'efficacité plafonne, mais à en repenser la forme : ancrer l'éducation dans la durée, en confier une part aux pairs, lui donner le poids de l'expérience vécue. La sensibilisation reste un levier irremplaçable, à une condition : cesser d'informer pour commencer à faire adhérer.

LES ERREURS À ÉVITER LE JOUR DE L'ÉPREUVE



Erreur n°1 : Ne pas traiter les trois questions

Vous devez impérativement répondre aux trois : si vous n'en traitez que deux, vous serez lourdement pénalisé. Même si le temps vous manque, mieux vaut une troisième réponse courte que pas de réponse du tout.



Erreur n°2 : Ne pas respecter le nombre de pages imposé

Si vous dépassez, vous perdez des points ; si vous êtes trop court, vous n'exploitez pas assez le dossier.



Erreur n°3 : Mal gérer son temps et rendre une copie inachevée

Le risque est de passer trop de temps à lire et analyser le dossier, puis de manquer de temps pour rédiger. Gardez à l'esprit que vous n'avez que 3h, et imposez-vous d'avancer.



Erreur n°4 : Utiliser des données extérieures au corpus

Pour les questions 1 et 2, ne mobilisez aucune connaissance personnelle : tous vos chiffres et vos exemples doivent provenir des documents du dossier. Ajouter des données extérieures va à l'encontre de la consigne.



Erreur n°5 : Affirmer sans illustrer

Chaque idée que vous avancez doit être suivie d'un exemple concret, tiré du corpus. Une idée générale, sans chiffre ni cas précis pour l'étayer, n'a pas de valeur aux yeux du correcteur.



Erreur n°6 : Négliger la forme

Soignez vos titres : ils doivent être clairs et explicites. Construisez une vraie transition entre vos parties. Enfin, adoptez un style administratif : des phrases courtes, sans « je » ni « on », et toujours construites autour d'un verbe.

CONTRÔLEUR DES FINANCES PUBLIQUES

RÉUSSISSEZ LE CONCOURS !

**Des questions sur le concours
ou notre préparation ?**



JE PRENDS UN RDV GRATUIT !

Un membre de
l'équipe est là pour
vous répondre !



CONTRÔLEUR DES FINANCES PUBLIQUES

RÉUSSISSEZ LE CONCOURS !

Rejoignez une préparation 100% en ligne,
complète et guidée par de vrais experts.

- ✓ + de 25 heures de formations live et vidéo
- ✓ Des lives questions-réponses réguliers
- ✓ Des formateurs expérimentés de terrain
- ✓ Des analyses de situations type
- ✓ Une communauté de partage et d'entraide
- ✓ 3 écrits blancs avec correction individuelle
- ✓ 3 oraux blancs individuels avec retours du jury



**REJOIGNEZ NOTRE
PRÉPARATION !**



OBJECTIF DGFIP

PREPARATION CONCOURS FINANCES PUBLIQUES