

N° 156

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 21 novembre 2013

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la commission des finances (1) sur le projet de loi de finances pour 2014, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. François MARC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

MOYENS DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DISPOSITIONS SPÉCIALES

(Seconde partie de la loi de finances)

ANNEXE N° 27 b

SÉCURITÉS

(SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES)

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE : CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU
STATIONNEMENT ROUTIERS

Rapporteur spécial : M. Vincent DELAHAYE

(1) Cette commission est composée de : M. Philippe Marini, *président* ; M. François Marc, *rapporteur général* ; Mme Michèle André, *première vice-présidente* ; Mme Marie-France Beaufils, MM. Jean-Pierre Caffet, Yvon Collin, Jean-Claude Frécon, Mmes Fabienne Keller, Frédérique Espagnac, MM. Albéric de Montgolfier, Aymeri de Montesquiou, Roland du Luart, *vice-présidents* ; MM. Philippe Dallier, Jean Germain, Claude Haut, François Trucy, *secrétaires* ; MM. Philippe Adnot, Jean Arthuis, Claude Belot, Michel Berson, Éric Bocquet, Yannick Botrel, Joël Bourdin, Christian Bourquin, Serge Dassault, Vincent Delahaye, Francis Delattre, Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, MM. Éric Doligé, Philippe Dominati, Jean-Paul Emorine, André Ferrand, François Fortassin, Thierry Foucaud, Yann Gaillard, Charles Guené, Edmond Hervé, Pierre Jarlier, Roger Karoutchi, Yves Krattinger, Dominique de Legge, Marc Massion, Gérard Miquel, Georges Patient, François Patriat, Jean-Vincent Placé, François Rebsamen, Jean-Marc Todeschini, Richard Yung.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 1395, 1428 à 1435 et T.A. 239

Sénat : 155 (2013-2014)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DE VOTRE RAPPORTEUR SPÉCIAL.....	5
 UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EFFICACE 	
I. UNE DIMINUTION CONTINUE DE LA MORTALITÉ SUR LES ROUTES.....	7
II. DES FACTEURS DE RISQUE QUI CHANGENT PEU	7
 PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES » 	
I. UNE AUGMENTATION APPARENTE DES DÉPENSES DE PERSONNEL	10
II. UNE DIMINUTION DES AUTRES DÉPENSES.....	12
A. UNE BAISSSE DES DÉPENSES DE COMMUNICATION GRAND PUBLIC.....	12
B. LE PERMIS À UN EURO PAR JOUR : UNE ACTION TOUJOURS SUR-BUDGÉTÉE.....	14
C. UN MONTANT STABLE AU TITRE DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	16
 COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS » 	
I. DES MODALITÉS COMPLEXES DE RÉPARTITION DES RECETTES	19
II. PRÈS D'1,4 MILLIARD D'EUROS DE DÉPENSES EN 2014	20
A. LE PROGRAMME 751 « RADARS »	21
B. LE PROGRAMME 752 « FICHER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE »	25
C. LE PROGRAMME 753 « CONTRÔLE ET MODERNISATION DE LA POLITIQUE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »	28
D. LE PROGRAMME 754 « CONTRIBUTION À L'ÉQUIPEMENT DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES ».....	31
E. LE PROGRAMME 755 « DÉSENDETTEMENT DE L'ETAT »	32

EXAMEN DES ARTICLES RATTACHÉS	33
• <i>ARTICLE 80 (nouveau) (Art. 3 de la loi n° 2010-1658 de finances rectificative pour 2010 du 29 décembre 2010) Prorogation de deux ans du fonds d’amorçage à l’acquisition d’équipements électroniques de verbalisation</i>	33
• <i>ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L’ARTICLE 80 (Art. L. 223-3 du code de la route) Suppression de l’obligation de l’envoi d’une lettre simple en cas de retrait de points</i>	35
AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR VOTRE COMMISSION DES FINANCES	37
LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L’ASSEMBLÉE NATIONALE	45
EXAMEN EN COMMISSION	47

LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DE VOTRE RAPPORTEUR SPÉCIAL

Sur le programme « Sécurité et éducation routières »

1) La politique de sécurité routière continue de porter ses fruits puisque le **nombre de tués et de blessés sur les routes françaises continue de diminuer (3 653 morts en 2012). Le Gouvernement entend passer sous la barre des 3 400 morts en 2014.**

Il convient cependant de relever une légère hausse du nombre de morts outre-mer.

2) En revanche, **les facteurs de risques évoluent peu.** Par exemple, les accidents mortels impliquant un conducteur au-delà du taux légal d'alcool dans le sang représentent toujours 30 % des accidents mortels.

3) **Les dépenses inscrites sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités » restent stables.**

Les dépenses de personnel augmentent fortement en raison de transferts d'effectifs au sein du ministère de l'intérieur vers la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR). Hormis ces effets de périmètre, la masse salariale demeure stable.

4) **Les autres dépenses diminuent sensiblement.** En particulier, la DSCR a fait le choix de **réduire les crédits en faveur des actions de communication grand public** qui passent de 12,05 millions d'euros en 2013 à 9,93 millions d'euros en 2014.

5) La **dépense prévisionnelle au titre du « permis à un euro par jour » (6,74 millions d'euros) paraît sur-estimée** au regard de l'exécution budgétaire des exercices 2011 et 2012 et de la tendance qui se dégage en 2013.

En conséquence, **votre rapporteur spécial vous propose un amendement de réduction de crédits d'un million d'euros.**

Sur le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »

1) Le **produit total des amendes** de la circulation et du stationnement en 2014 devrait atteindre **1 727,8 millions d'euros.** Sur cette somme, **1 400 millions d'euros sont inscrits en dépenses sur le compte.**

2) Le Gouvernement prévoit la **stabilisation du nombre de radars en 2014, soit 4 200, mais 305 seront remplacés,** en particulier par des radars « mobiles-mobiles » et des radars « vitesses moyennes ».

3) Le **coût d'installation et de maintenance des radars s'établit à 119 millions d'euros,** dont près de **24 millions d'euros** afin de réparer les actes de vandalisme.

4) Votre rapporteur spécial s'interroge néanmoins sur l'opportunité, dans le contexte budgétaire actuel, d'installer 45 nouveaux radars « vitesses moyennes », pour un coût unitaire de 165 000 euros (soit le double d'un radar mobile-mobile, par exemple).

C'est pourquoi, il propose un amendement tendant à réduire les nouvelles installations à 20 au lieu de 45, soit une économie de 4,13 millions d'euros.

L'économie ainsi réalisée permet d'augmenter d'autant le programme 754 « Collectivités territoriales », qui permet de reverser une partie du produit des amendes aux collectivités.

5) La dotation affectée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) reste stable à 126 millions d'euros.

6) En 2014, l'Etat dépensera 14,8 millions d'euros pour envoyer 17 millions de lettres simples informant du retrait ou de la restitution de points sur le permis de conduire.

Les automobilistes disposent aujourd'hui de moyens efficaces pour connaître leurs nombres de points, en particulier le site Internet Télépoints. En outre, le nombre de points retirés à chaque infraction est indiqué sur l'avis de contravention.

C'est pourquoi, votre rapporteur spécial propose deux amendements tendant à supprimer l'obligation d'envoyer des lettres simples à l'occasion du retrait ou de la restitution de points.

7) Le procès-verbal électronique (PVé), qui remplace le carnet à souches pour la constatation des infractions de la circulation et du stationnement routiers, est maintenant complètement déployé dans les forces de l'ordre au sein de l'Etat.

Au 1^{er} septembre 2013, 1 282 communes avaient fait le choix de doter leurs polices municipales du système PVé et ce nombre va croissant.

À cet égard, l'article 80 du présent PLF propose de proroger de deux ans un fonds d'amorçage destiné à aider les communes à acquérir les équipements électroniques de verbalisation. En effet, il est toujours doté de 5,75 millions d'euros, représentant une aide pour l'achat d'au moins 11 500 équipements.

Cet article est bienvenu car il devrait inciter les plus petites communes à opérer la transition du carnet à souches vers le PVé.

Au 10 octobre 2013, date limite fixée par la loi organique relative aux lois de finances, 100 % des réponses au questionnaire budgétaire étaient parvenues à votre rapporteur spécial.

UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EFFICACE

I. UNE DIMINUTION CONTINUE DE LA MORTALITÉ SUR LES ROUTES

Depuis cinq ans, les chiffres relatifs à la mortalité et aux nombres de blessés diminuent constamment, ainsi que le montre le tableau ci-dessous. Au cours des six premiers mois de l'année 2013, le nombre de morts sur les routes a diminué de 257 par rapport à la même période l'année précédente, tandis que celui des blessés recule de 3 313. **Il est donc probable qu'un minimum historique sera à nouveau atteint fin 2013.**

Évolution du nombre de morts sur les routes depuis 2008

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013	2014
						(Prévision PLF)	(Prévision actualisée)	(Prévision)
Nombre annuel des tués à 30 jours (France métropolitaine)	4 275	4 273	3 992	3 963	3 653	< 3 400	< 3 400	< 3 200
Nombre annuel des tués à 30 jours (outre-mer)	168	170	180	148	189	< 140	< 140	< 135
Nombre annuel des tués à 30 jours (France entière)	4 443	4 443	4 172	4 111	3 842	< 3 540	< 3 540	< 3 335

Source : projets annuels de performances annexés aux projets de loi de finances

Le Gouvernement s'est fixé pour objectif de réduire à moins de 2 000 le nombre de personnes tuées sur les routes en 2020.

II. DES FACTEURS DE RISQUE QUI CHANGENT PEU

Votre rapporteur spécial constate que les facteurs d'accidents et de mortalité restent toujours les mêmes, au premier rang desquels l'alcool, la vitesse, la fatigue, l'âge et les deux-roues.

Parmi les invariants, **l'alcool tient toujours une place à part** puisque le pourcentage de personnes tuées impliquant au moins un conducteur sous l'emprise de l'alcool reste stable **autour de 30 %** et ce malgré les campagnes de sensibilisation successives et la politique de répression ciblée (contrôle d'alcoolémie à la sortie des boîtes de nuit notamment). En revanche, il n'est toujours pas possible de connaître la part des accidents pour lesquels un conducteur était sous l'emprise de stupéfiants, en particulier du cannabis.

Nombre de personnes tuées sur les routes en fonction des facteurs de risques

	2011	2012	2013 (Prévision actualisée)	2014 (Prévision)
Nombre de personnes tuées dans des accidents impliquant au moins un conducteur présentant un taux d'alcool supérieur au taux légal	1275	1188	< 1070	< 945
Nombre d'usagers de deux-roues motorisés tués	1047	906	< 838	< 768
Nombre de personnes tuées appartenant à la classe d'âge 18/24 ans pour 100 000 personnes de cette classe d'âge	15	14	< 13	< 12

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2014

En réponse au questionnaire budgétaire de votre rapporteur spécial, le Gouvernement indique qu'entre « 2000 et 2010, la diminution de la mortalité des 18/24 ans est de 52 % alors que pendant la même période, cette population a augmenté de 4,5 %. La diminution est de 9,4 % depuis 2010. **Le risque d'être tué pour un jeune adulte s'est donc notablement réduit, même si ce risque est double de celui de l'ensemble de la population** ».

Les **deux-roues** sont également toujours très exposés puisqu'ils représentent **près de 20 % des tués sur la route**.

Les chiffres présentés ci-dessus sont **encourageants mais montrent aussi l'ampleur de la tâche restant à accomplir**. Ils traduisent le succès d'une politique de sécurité routière de longue haleine, mais les efforts engagés doivent se poursuivre. Votre rapporteur spécial **note en particulier une recrudescence de la mortalité sur les routes d'outre-mer**.

PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES »

Depuis mai 2012, la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) est placée sous la tutelle du ministère de l'intérieur, alors qu'elle relevait précédemment du ministère de l'écologie au titre de l'équipement. En conséquence, le présent programme a été rattaché, par le projet de loi de finances pour 2013, à la mission « Sécurités ».

Le projet annuel de performances annexé au présent projet de loi de finances souligne que *« dans le cadre de la réorganisation de l'administration centrale du ministère de l'intérieur, le ministre a décidé la mise en cohérence de l'ensemble de la politique de sécurité et d'éducation routières. Ainsi, les missions exercées par la sous-direction de la circulation et de la sécurité routières de la direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT) sont confiées au 2 octobre 2013 à la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR). Cette réorganisation permettra une meilleure lisibilité de la politique de sécurité routière, tant dans son volet réglementation de la circulation routière, que dans celui de l'éducation routière et du permis de conduire, avec l'intégration du service du fichier national du permis de conduire »*.

Le programme est structuré en trois actions :

- l'action n° 01 « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme » regroupe les dépenses d'étude et d'expérimentation concernant les risques relatifs à l'insécurité routière, les actions de diffusion de l'information et des recommandations utiles vers le public ainsi que l'évaluation de l'efficacité des actions menées ;

- l'action n° 02 « Démarches interministérielles et communication » regroupe les dépenses (i) de communication vers le public par des actions de sensibilisation et de mobilisation, (ii) d'animation et d'évaluation de la politique interministérielle de sécurité routière et (iii) de pilotage des évolutions de la réglementation routière ;

- l'action n° 03 « Éducation routière » regroupe les dépenses relatives à la mise en œuvre de la formation à la sécurité routière pour l'ensemble de nos concitoyens (épreuves du permis de conduire, permis probatoire, enseignements et attestations délivrés en milieu scolaire...).

Extraits du projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2014

En 2014, la dépense portée par le présent programme diminue de 0,49 % pour s'établir à 129 millions d'euros, comme le montre le tableau ci-dessous.

Évolution des crédits des actions du programme 207

(en millions d'euros)

	LFI 2013	PLF 2014	Écart	
			en valeur absolue	en %
Action 1 « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme »	81,35	85,06	+ 3,71	+ 4,57 %
Action 2 « Démarches interministérielles et communication »	23,58	20,30	- 3,28	- 13,91 %
Action 3 « Éducation routière »	24,72	23,65	- 1,07	- 4,34 %
	129,65	129,01	- 0,64	- 0,49 %

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2014

I. UNE AUGMENTATION APPARENTE DES DÉPENSES DE PERSONNEL

En 2014, les crédits de personnel, intégralement inscrits sur l'action 01 du programme, devraient connaître une augmentation de 4,85 % pour atteindre **81 millions d'euros**.

Évolution des dépenses de personnel du programme 207

(en millions d'euros)

	LFI 2013	PLF 2014	Écart	
			en valeur absolue	en %
Dépenses de personnel	77,21	80,95	+ 3,74	+ 4,85 %
Rémunérations d'activité	45,51	47,78	+ 2,27	+ 4,99 %
Cotisations et contributions sociales	31,60	33,07	+ 1,47	+ 4,66 %
Prestations sociales et allocations diverses	0,096	0,096	- 490	- 0,51 %

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2014

En réalité, cette augmentation résulte d'abord de transferts de personnels. Le projet annuel de performances annexé au présent projet de loi de finances indique que, du fait de l'intégration d'une partie de l'administration centrale du ministère de l'Intérieur dans la DSCR, « **63 ETPT sont transférés du programme 216 "Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur" vers le programme 207 "Sécurité et éducation routières" ».**

Votre rapporteur spécial note cependant que, par le passé, les effectifs de la sous-direction de la sécurité routière du ministère de l'intérieur

(inscrits sur le programme « Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur ») n'étaient pas identifiés en tant que tels. Il n'est donc pas possible d'effectuer toutes les comparaisons pertinentes entre le PLF 2014 et les précédents exercices budgétaires.

En sens inverse, un ETPT est transféré du programme vers le secrétariat général du ministère de l'Intérieur.

Enfin, l'évolution des emplois (entrées/sorties) fait apparaître une diminution de 19 ETPT.

Au total, les effectifs rémunérés à partir du programme 207 s'élèvent à 1 569 ETPT, soit 43 de plus qu'en 2013, transferts compris.

Par ailleurs, **666 ETPT sont rémunérés à partir de l'action 9 « Personnels œuvrant pour les politiques du programme "Sécurité et éducation routières" »** du programme « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de de la mobilité durables » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », **pour un montant de 39,5 millions d'euros.**

Les documents budgétaires précisent qu'il s'agit « *d'agents affectés principalement dans les directions départementales interministérielles, les préfetures ou les directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement pour les DOM (DEAL), dans les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), à la direction régionale interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement pour l'Île-de-France (DRIEA)* » et œuvrant à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

Il faut souligner que les personnels inscrits sur cette action sont en diminution de 66 ETPT, représentant une baisse des crédits de 3,5 millions d'euros. Le ministère de l'écologie précise que « *l'évolution du plafond d'emplois de l'action-miroir 9 [...] est justifiée par :*

« - *une mesure de périmètre, à hauteur de - 45 ETPT, relative aux effectifs transférés à l'opérateur CEREMA*¹.

« - *l'impact sur 2014, des schémas d'emplois 2013 et 2014, à hauteur de - 21 ETPT* ».

Là encore, ces transferts d'effectifs perturbent la lecture des évolutions pluriannuelles des crédits de personnels, retracées dans le tableau.

¹ Le CEREMA est le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, créé au 1^{er} janvier 2014 par la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

Évolution des crédits et effectifs œuvrant à la politique de sécurité routière

(en millions d'euros)

	Exécution 2012	2013 Programme 207	2013 Programme 217	Total 2013	PLF 2014 Programme 207	PLF 2014 Programme 217	Total 2014
Dépense titre 2	138,30	77,21	43,03	120,23	80,95	39,50	120,45
Nombre d'agents (ETPT)	2 248	1 526	732	2 258	1 569	666	2 235

Source : commission des finances du Sénat, d'après les documents budgétaires

Au total, bien que les crédits soient en augmentation sur le programme 207, du fait d'une mesure de transferts de personnel, en réalité, les effectifs sont en diminution et la masse salariale reste stable.

II. UNE DIMINUTION DES AUTRES DÉPENSES

Évolution des dépenses du programme 207 (hors personnel)

(en millions d'euros)

	LFI 2013	PLF 2014	Écart	
			en valeur absolue	en %
Dépenses de fonctionnement	35,16	31,65	- 3,51	- 9,99 %
Dépenses d'investissement	3,8	3,8	0	0,00 %
Dépenses d'intervention	13,48	12,61	- 0,87	- 6,42 %

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2014

A. UNE BAISSÉ DES DÉPENSES DE COMMUNICATION GRAND PUBLIC

En 2014, les dépenses de fonctionnement devraient reculer de près de 3,5 millions d'euros.

Les crédits de l'action 01 consacré aux études et recherches consacrées à la sécurité routière menées par la DSCR diminuent ainsi d'environ 500 000 euros.

La principale baisse est toutefois opérée sur la ligne « communication grand public » de l'action 02, qui passe de 12,05 millions d'euros en 2013 à 9,93 millions d'euros en 2014.

Au sein de cette ligne, ce sont les campagnes nationales de mobilisation qui voient leur budget le plus réduit (de 10,95 millions d'euros à 8,63 millions d'euros).

Pourtant, tout comme en 2013, la DSCR prévoit de réaliser « six campagnes contenant une combinaison représentative de supports et de médias » (spots télé, spots radio, campagne presse, affichage et Internet).

Les campagnes de communication de la sécurité routière en 2014

Les partis-pris et perspectives pour la communication de la Sécurité routière en 2014 est de poursuivre les communications thématiques pour maintenir la vigilance de l'ensemble des usagers, tout en valorisant les efforts faits par les Français pour améliorer la sécurité de tous sur la route. Les actions de sensibilisation prioritaires sont les suivantes :

- *« Les jeunes sur la route » reste la thématique prioritaire : les accidents sur la route sont toujours la première cause de mortalité et de handicap des 18-25 ans. L'apprentissage de la conduite, la lutte contre l'alcool et l'usage des smartphones au volant sont les principaux axes de travail.*

- *Poursuivre la lutte contre l'alcool au volant : la conduite en état d'ivresse caractérisée constitue toujours la première cause de mortalité sur les routes.*

Le levier de la pression sociale exercée par les proches du conducteur doit rester central dans la communication sur l'alcool au volant.

- *Alerter sur le risque « distracteurs » : aujourd'hui, près d'un accident sur 10 est lié à l'utilisation d'un téléphone portable en voiture. Avec l'apparition de nouveaux usages mobiles, les dangers du téléphone au volant prennent toujours plus d'envergure. La consultation d'un écran en conduisant est une source de distraction extrêmement dangereuse.*

Ce phénomène est un véritable sujet de société. Plusieurs institutions ou pays ont démarré un travail de sensibilisation de leurs populations sur les dangers des distracteurs au volant, notamment auprès des plus jeunes. Une thématique à investir désormais fortement en France.

- *Faire la pédagogie du risque « vitesse » face aux relâchements de comportement. Si, en 10 ans, la vitesse moyenne sur les routes de France a baissé de 10 km/h, plus d'un quart des personnes interrogées (28 %) déclarent rouler en dépassant les limitations de vitesse (stable sur 6 mois, mais + 7 points en un an).*

- *Poursuivre l'appel à la vigilance des « motards » pour lesquels la situation suit une accidentalité « en dents de scie » depuis quelques années. Alors qu'ils représentent moins de 2 % du trafic routier, en 2011, les motards représentent 18 % de la mortalité sur la route (dans la catégorie hétérogène des usagers d'un deux-roues motorisé, les motards sont les plus en risque).*

- *Responsabiliser les conducteurs face aux publics vulnérables : faire prendre conscience de la fragilité des piétons qui représentent une part de plus en plus importante des victimes. En France, la mortalité des piétons baisse moins vite que la mortalité routière dans son ensemble depuis 2000. Les principales victimes sont les personnes âgées et les enfants.*

Source : réponse au questionnaire budgétaire

Les autres dépenses de communication et de sensibilisation connaissent également une diminution. C'est le cas notamment des financements de l'action locale portée par les préfets qui diminuent de 930 000 euros pour s'établir à 5,5 millions d'euros. En revanche, les crédits transférés aux collectivités territoriales (3 millions d'euros) restent stables.

En ce qui concerne **les dépenses de fonctionnement, les autres lignes sont stables**, en particulier celles relatives à l'organisation des examens du permis de conduire (9,14 millions d'euros) et à la formation des personnels (3,98 millions d'euros).

B. LE PERMIS À UN EURO PAR JOUR : UNE ACTION TOUJOURS SUR-BUDGÉTÉE

L'essentiel de la diminution des dépenses d'intervention s'explique par le contexte des faibles taux d'intérêt qui permet de réduire la charge financière de l'Etat au titre du « permis à un euro par jour », dont la dotation diminue d'un million d'euros, pour s'établir à 6,74 millions d'euros, à raison de 6,48 millions d'euros pour le paiement des intérêts aux organismes bancaires et 260 000 euros au titre du dispositif de cautionnement.

Le « permis à un euro par jour »

Le dispositif « Permis à un euro par jour », ouvert depuis le 3 octobre 2005, s'adressait initialement à tous les jeunes de 16 à 25 ans révolus, soit environ 700 000 jeunes passant chaque année leur permis de conduire de la catégorie B.

Le dispositif a été étendu au permis de conduire de la catégorie A depuis le 3 octobre 2006.

Le prêt « Permis à un euro par jour » ne peut être accordé que pour une première inscription à une formation au permis de conduire soit de la catégorie B (voiture) soit de la catégorie A (moto de plus de 125 cm³).

Il a été mis en place afin de faciliter le financement de la formation à la conduite et à la sécurité routière des jeunes et de favoriser l'accès au permis de conduire souvent indispensable pour l'insertion sociale et l'obtention d'un emploi, en poursuivant l'amélioration de la qualité générale de la formation pour une meilleure sécurité routière.

En effet, le coût de la formation est échelonné sur plusieurs mois, au travers d'un prêt à taux zéro accordé sans conditions de ressources, l'État prenant en charge les frais financiers en payant directement les intérêts aux banques. Quatre niveaux de prêts sont proposés : 600, 800, 1 000 et 1 200 euros. Leur durée de remboursement est respectivement de 20, 27, 34 et 40 mois.

Ce dispositif partenarial repose sur des conventions entre, d'une part, l'État et les écoles de conduite et, d'autre part, l'État et les établissements financiers. Il fait l'objet d'un bilan trimestriel.

18 établissements financiers participent aujourd'hui au « Permis à un euro par jour » (un établissement de crédit a fait l'objet d'une fusion/absorption le 1^{er} octobre 2011 par un autre établissement de crédit déjà partenaire du dispositif, un établissement de crédit s'est retiré du dispositif le 1^{er} novembre 2011).

Par ailleurs, le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 janvier 2009 a décidé la mise en place d'une caution publique pour ce dispositif afin qu'il bénéficie aux jeunes exclus de ce prêt faute de caution parentale ou d'un tiers et inscrits dans une démarche de formation ou d'accès à l'emploi. Une convention a été signée le 30 novembre 2009 entre l'État et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), gestionnaire du fonds de cohésion sociale, donnant mandat de gestion à la CDC pour garantir, via le fonds de cohésion sociale, ces prêts à hauteur de 50 % (les 50 % restants sont pris en charge par les établissements de crédit).

La mesure est financée sur le budget de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR). La CDC a signé en juin 2010 des conventions avec cinq établissements de crédit déjà partenaires du dispositif du « Permis à un euro par jour » et deux réseaux accompagnants (Missions Locales, association Crésus). Ces derniers sont des structures luttant contre l'exclusion et proposent un accompagnement personnalisé pour les jeunes, avec pour mission de vérifier l'éligibilité des personnes susceptibles de bénéficier de ce dispositif et fournir une attestation d'éligibilité.

Le dispositif est pleinement opérationnel depuis septembre 2010.

Un établissement de crédit s'est retiré du dispositif de la caution publique le 1^{er} novembre 2011.

Source : réponse au questionnaire budgétaire

Au regard des tendances passées, votre rapporteur spécial estime néanmoins que cette action demeure toujours budgétée de manière très prudente. Comme l'année dernière, l'Etat prévoit de payer les intérêts de 96 000 permis, alors que le maximum financé sur un exercice s'est élevé à 87 000 permis (en 2012).

La tendance en 2013 semble s'établir autour de 90 000 permis. Si la hausse se poursuit selon ce rythme, on peut estimer que le nombre de permis financés s'élèvera autour de 93 000 permis en 2014, soit une sur-budgétisation moyenne, du fait de cet effet volume, d'environ 200 000 euros.

Il faut également souligner que la budgétisation est construite sur l'hypothèse d'une progression régulière du taux BTAN¹ à deux ans de 1,25 % à 2 % au cours de l'année 2014. Or, depuis deux ans les taux moyens du BTAN à deux ans s'établissent à des niveaux sensiblement inférieurs (pour l'exercice 2012, ils ont évolué entre 0,92 % en début d'exercice et 0,53 % en fin d'exercice).

Dans ce contexte, il est probable que l'effet taux d'intérêt soit moindre qu'attendu. En revanche, il est difficile d'anticiper, à ce stade, son impact sur la dépense.

Enfin, s'agissant du cautionnement, le projet annuel de performances retient une hypothèse de 5 200 dossiers examinés² et 2 600 effectivement cautionnés. **En pratique, ce dispositif semble avoir beaucoup de mal à monter en charge, puisque seulement 179 dossiers ont été examinés et 93 effectivement cautionnés en 2012.** Malgré une légère hausse, les données disponibles sur l'exercice 2013 permettent de constater **que les prévisions du présent PLF sont bien au-dessus de la réalité du terrain.**

¹ Bons du Trésor à intérêts annuels, émis par l'Etat français.

² La Caisse des dépôts, qui gère le dispositif de cautionnement, reçoit 20 euros par dossier examiné.

Au total, votre rapporteur estime que le dispositif de cautionnement ne devrait pas coûter à l'Etat plus de quelques dizaines de milliers d'euros, soit un montant bien inférieur au 260 000 euros inscrits en PLF 2014.

Compte tenu de l'ensemble des éléments présentés ci-dessus, votre rapporteur spécial propose de réduire d'un million d'euros les crédits inscrits au titre du « permis à un euro par jour ».

Données relatives au « permis à un euro par jour »

Exercice budgétaire	Période concernée	Prêts décaissés	Cautionnement			Intérêts à payer	
		Nombre total (dont prêts cautionnés)	Prêts cautionnés par l'Etat	Prêts cautionnés ayant fait l'objet d'un appel en garantie	Attestations d'éligibilité (caution publique)	Montant total (en millions d'euros)	Coût moyen par dossier (en euros)
2006	3 octobre 2005 au 30 septembre 2006	79 484				6,46	81,33
2007	1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2007	79 281				7,66	96,65
2008	1 ^{er} octobre 2007 au 30 septembre 2008	69 670				7,09	101,79
2009	1 ^{er} octobre 2008 au 30 septembre 2009	77 336				5,66	73,15
2010	1 ^{er} octobre 2009 au 30 septembre 2010	81 702				4,61	56,38
2011	1 ^{er} octobre 2010 au 30 septembre 2011	83 826	76		172	5,26	62,79
2012	1 ^{er} octobre 2011 au 30 septembre 2012	87 040	93	4	179	4,47	51,32
2013	1 ^{er} octobre 2012 au 31 mars 2013 (bilan provisoire et partiel sur 2 semestres)	44 113	28	2	116	1,78	40,24
TOTAL		602 452	197	6	467	42,98	71,35

Source : réponse au questionnaire budgétaire

C. UN MONTANT STABLE AU TITRE DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses d'investissement restent stables à 3,8 millions d'euros en AE et en CP. Elles sont intégralement consacrées à la création ou à la rénovation de centres d'examen du permis de conduire (23 opérations sont prévues en 2014). La prévision de dépense n'évolue pas depuis le projet de loi de finances pour 2012.

En 2012, l'enveloppe avait été nettement sur-consommée en CP (5,4 millions d'euros) mais pas en AE (2,4 millions d'euros).

Pour l'exercice en cours, les réponses au questionnaire budgétaire précisent que *« en juillet 2013, l'enveloppe dédiée à ce poste, en dehors des reports d'affectations d'autorisations d'engagements non engagés (AENE) relatives aux opérations d'investissement, est de 3,63 M€ en AE et 3,35 M€ CP. Ces crédits ont permis de poursuivre les opérations engagées au cours des précédents exercices et de lancer de nouveaux projets (travaux lourds, rénovations et mises aux normes) »*.

COMPTE D’AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

L’article 49 de la loi de finances pour 2006¹ a créé le compte d’affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », habituellement appelé « CAS Radars » ou « CAS Amendes ». Conformément à l’article 21 de la LOLF, *« les comptes d’affectation spéciale retracent, dans les conditions prévues par une loi de finances, des opérations budgétaires financées au moyen de recettes particulières qui sont, par nature, en relation directe avec les dépenses concernées »*.

Le « CAS Radars » a vocation à retracer les dépenses financées à partir du produit des amendes. Ses **recettes se composent du produit des amendes perçues par la voie des radars et de celui des autres amendes de police de la circulation et du stationnement**, à l’exception d’une partie affectée à l’Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et à l’Agence pour la cohésion sociale et l’égalité (ACSé) au titre du Fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD).

Ses **dépenses sont réparties en deux sections**, elles-mêmes **respectivement divisées en deux et trois programmes**.

La **section 1 « Contrôle automatisé »** comprend le programme 751 « Radars », qui finance le déploiement et l’entretien des radars ainsi que le fonctionnement du Centre national de traitement ; et le programme 752 « Fichier national du permis de conduire » qui supporte les charges de gestion du permis à points.

La **section 2 « Circulation et stationnement routiers »** comprend le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers », qui gère le déploiement du « procès-verbal électronique », le « PVé » ; le programme 754 « Contribution à l’équipement des collectivités territoriales pour l’amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières » transfère aux collectivités territoriales une partie des recettes des amendes ; enfin, le programme 755 « Désendettement de l’État » vient abonder le budget général au titre des recettes non fiscales.

¹ Loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.

I. DES MODALITÉS COMPLEXES DE RÉPARTITION DES RECETTES

Le « CAS Radars » est alimenté par trois types de recettes :

- les amendes forfaitaires faisant suite aux infractions relevées par les radars (« dispositifs de contrôle automatisé »), dites « **AF radars** » ;
- les autres amendes de la police de la route et du stationnement forfaitaires, dites « **AF hors radars** » ;
- les amendes forfaitaires majorées (en cas de retard de paiement), dites « **AFM** ».

Pour 2014, l'ensemble des recettes des amendes de la circulation et du stationnement routiers est estimé à 1 727,8 millions d'euros, retracé dans le tableau ci-dessous.

Répartition des recettes des amendes

(en millions d'euros)

		2011	2012	2013 (LFI)	2014 (PLF)
AF Radars	Programme 751 Radars	182,0	176,0	211,0	220,0
	Programme 752 Fichier national du permis de conduire	16,0	16,0	28,0	19,0
	AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport)	181,1	267,9	213,7	280,4
	Programme 754 Collectivités territoriales	160,0	160,0	170,0	170,0
AFM + AF hors radars		488,5	477,4	522,3	509,8
	Programme 755 Etat	433,2	423,3	463,2	452,0
	Fonds interministériel de prévention de la délinquance	35,0	35,0	45,0	45,0
	Fonds « emprunts structurés »	-	25,0	-	-
	Programme 753 Procès-verbal électronique	21,2	43,4	32,8	31,6
	TOTAL	1 517,0	1 624,0	1 666,0	1 727,8

Sources : projets annuels de performances, rapports annuels de performances, réponses au questionnaire budgétaire

Il convient de préciser que les montants pour 2013 sont ceux estimés en loi de finances initiale. Ils n'ont pas été révisés pour tenir compte des recettes effectivement encaissées en cours d'année. À cet égard, il est possible que le dynamisme de la recette « AFM » et « AF hors radars » ait été quelque peu sur-évalué l'année dernière, expliquant la baisse apparente entre 2013 et 2014 sur les programmes 754 et 755.

Les « AF Radars » sont affectées au CAS pour des montants déterminés en loi de finances. En 2014, la section 1 perçoit 239 millions d'euros, tandis que la section 2 reçoit 170 millions d'euros. Le solde est attribué à l'AFITF, pour un montant estimé de 280,4 millions d'euros.

S'agissant des « AF hors radars » et des « AFM », 45 millions d'euros sont versés à l'ACSé au titre du FIPD. **Le solde revient intégralement à la section 2 du CAS. Sur ce montant, un peu moins de 32 millions d'euros sont orientés vers le programme 753. La partie restante est partagée entre le programme 754 et le programme 755, à raison de 53 % pour le premier, soit 509,8 millions d'euros, et de 47 % pour le second, soit 452 millions d'euros.**

Le projet annuel de performances précise que *« ces recettes prévisionnelles sont en progression de 6,4 % par rapport à l'exécution 2012 qui s'élevait à 1,62 milliard d'euros.*

« En valeur, cette augmentation s'élève à environ 100 millions d'euros et se répartit comme suit :

« - environ 70 millions sont liés à la progression prévisionnelle des amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé (radars). Cette hausse prévisionnelle de recettes du contrôle automatisé s'explique par la poursuite du déploiement des radars de nouvelle génération ainsi que par la poursuite à terme systématique des conducteurs étrangers en infraction ;

« - environ 30 millions d'euros de progression concernent les amendes forfaitaires hors contrôle automatisé (amendes issues du PV électronique [PVé] et carnets à souches) et les amendes forfaitaires majorées ».

II. PRÈS D'1,4 MILLIARD D'EUROS DE DÉPENSES EN 2014

Les crédits demandés au titre des cinq programmes du CAS s'élèvent à **1 402,4 millions d'euros**, soit une légère diminution d'environ 1 % par rapport à la LFI pour 2013 mais une progression de 2 % par rapport à l'exécution 2012.

En toute rigueur budgétaire, il convient d'écarter les crédits du programme 755 « Désendettement de l'Etat », qui regroupent en réalité le produit des amendes reversé au budget général au titre des recettes non fiscales, et qui ne sont pas à proprement parler une dépense.

Après retraitement, **l'évolution des dépenses entre 2013 et 2014 reste en diminution (- 0,85 %), mais en augmentation au regard de l'exécution 2012 (+ 3,6 %).**

Total des dépenses du CAS

(en millions d'euros)

Numéro et intitulé du programme		Exécution 2011	Exécution 2012	LFI pour 2013	PLF 2014	Écart 2013/2014 (en %)	Écart 2012/2014 (en %)
Section 1 : Contrôle automatisé							
751	Radars	228,42	197,71	211,00	220,00	+ 4,27 %	+ 11,28 %
752	Fichier national du permis de conduire	12,39	29,17	27,68	19,00	- 31,35 %	- 34,87 %
Section 2 : Circulation et stationnement routiers							
753	Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	21,22	43,37	32,80	31,56	- 3,79 %	- 27,23 %
754	Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	59,63	646,50	687,02	679,77	- 1,06 %	+ 5,15 %
755	Désendettement de l'État	362,18	458,63	458,49	452,06	- 1,40 %	- 1,43 %
TOTAL		683,85	1 375,38	1 417,00	1 402,40	- 1,03 %	+ 1,96 %
Total (hors P. 755)		321,67	916,75	958,51	950,33	- 0,85 %	+ 3,66 %
Total (hors P. 754 et 755)		262,04	270,24	271,48	270,56	- 0,34 %	+ 0,12 %

N.B : exécutions 2011 et 2012 en crédits de paiement ; LFI 2013 et PLF 2014 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

A. LE PROGRAMME 751 « RADARS »

Le programme porte les coûts relatifs au développement et au maintien en condition opérationnelle des radars et une partie de la subvention à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), pour le fonctionnement et l'exploitation du Centre national du traitement (CNT) situé à Rennes.

Au sein de la première section du CAS, comprenant le présent programme 751 et le programme 752 « Permis de conduire », la dotation reste stable à **239 millions d'euros**.

Néanmoins, en 2014, les moyens sont réorientés vers le programme 751 dont la dotation passe de 211 millions d'euros à

220 millions d'euros. Cette augmentation est majoritairement inscrite sur les actions 01 et 03 du programme.

Évolution de la dépense du programme 751

(en millions d'euros)

	Exécution 2011	Exécution 2012	LFI pour 2013	PLF 2014	Écart 2013/ 2014 (en %)	Écart 2012/2014 (en %)
Section 1 : Contrôle automatisé						
751 Radars	228,42	197,71	211,00	220,00	+ 4,27 %	+ 11,28 %
1 Dispositifs de contrôle	132,02	128,81	114,06	118,82	+ 4,17 %	- 7,76 %
2 Centre national de traitement	94,37	64,70	94,22	94,30	+ 0,09 %	+ 45,75 %
3 Soutien au programme	2,04	4,19	2,72	6,88	+ 152,94 %	+ 64,22 %
Titre 3 Dépenses de fonctionnement	175,86	154,92	176,69	180,12	+ 1,94 %	+ 16,27 %
Titre 5 Dépenses d'investissement	52,54	28,83	15,35	25,76	+ 67,82 %	- 10,66 %
Titre 6 Dépenses d'intervention				-		
Titre 7 Dépenses d'opérations financières	-	13,96	15,96	14,03	- 12,09 %	

N.B : exécutions 2011 et 2012 en crédits de paiement ; LFI 2013 et PLF 2014 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

L'action 01 (« Dispositifs de contrôle ») comprend les crédits, consacrés à l'installation de nouveaux radars et à leur maintenance en condition opérationnelle.

Ses crédits **progressent de 4,27 % en 2013 pour s'établir à 119 millions d'euros.**

En 2014, comme le retrace le tableau ci-dessous, le Gouvernement prévoit de **stabiliser le nombre de dispositifs de contrôle automatisé à 4 200**. Néanmoins, comme l'indique le projet annuel de performances, il est prévu « *de remplacer notamment 220 radars mobiles par 110 radars mobiles-mobiles, 90 radars chantiers et 20 radars feux-rouges* ». De même, 85 radars fixes seront supprimés.

Par ailleurs, les radars dits « pédagogiques » seront peu à peu remplacés par des panneaux d'annonce de radars fixes.

Nombre de radars en France depuis 2009

	Fin 2009	Fin 2010	Fin 2011	Fin 2012	Fin 2013 (prévision)	Fin 2014 (prévision)	Écart 2013/2014
Radars fixes	1 661	1 823	2 055	2 177	2 210	2 125	- 85
Radars discriminants	0	0	45	135	205	205	=
Radars fixes double-face	0	0	0	0	0	40	+ 40
Radars mobiles	932	933	933	929	845	625	- 220
Radars mobiles-mobiles	0	0	0	0	90	200	+ 110
Radars chantiers	0	0	0	0	0	90	+ 90
Radars vitesses moyennes	0	0	0	33	75	120	+ 45
Radars feux rouges	118	435	638	713	713	733	+ 20
Radars passages à niveau	0	2	2	34	62	62	=
Total hors pédagogiques	2 711	3 193	3 673	4 021	4 200	4 200	=
Radars pédagogiques	0	0	273	1 730	1 239	879	- 360
TOTAL	2 711	3 193	3 946	5 751	5 439	5 079	- 360

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2014

Au total, l'action 01 porte 93,1 millions d'euros de dépenses de fonctionnement (+ 2 millions d'euros par rapport à 2013), **dont près de 25 % (environ 23 millions d'euros) sont consacrées au traitement des actes de vandalisme**, principalement sur les radars fixes (17,4 millions d'euros).

Il faut également souligner le « fiasco » des radars dits « pédagogiques » installés à partir de 2011.

Lors des précédents exercices budgétaires, votre rapporteur spécial avait déploré le « luxe » que représentait l'installation de 2 370 radars dits « pédagogiques », qui n'ont entraîné qu'une modification marginale des comportements des conducteurs.

En 2012, l'Etat a ainsi dépensé près de 10 millions d'euros pour atteindre le pic de 1 730 dispositifs installés. À partir de 2013, il s'est engagé dans une politique de substitution de ces dispositifs par des panneaux d'annonce de radars fixes. En 2014, cette nouvelle dépense représentera 3,23 millions d'euros.

En matière d'investissement, le Gouvernement prévoit d'engager des dépenses de l'ordre **de 25,7 millions d'euros en 2014 couvrant l'installation de 305 nouveaux dispositifs :**

- 40 nouveaux radars fixes double-face pour 1,4 million d'euros, en remplacement de 40 radars fixes ;

- 110 radars mobiles-mobiles pour 7,7 millions d'euros, en remplacement de 110 radars mobiles ancienne génération ;

- 45 radars vitesses moyennes, pour 7,1 millions d'euros, en remplacement de 45 radars fixes ;

- 90 nouveaux radars chantiers, pour 5,4 millions d'euros, en remplacement de 90 radars mobiles ancienne génération ;

- 20 radars feux rouges, pour 2,4 millions d'euros, en remplacement de 20 radars mobiles d'ancienne génération.

Comme l'année dernière, votre rapporteur spécial s'interroge sur la politique d'investissement poursuivie par la DSCR, en forte augmentation par rapport à 2013 (+ 68 %). Certes, il faut saluer l'acquisition d'outils plus intelligents, tels que les radars mobiles-mobiles, les radars chantiers et les radars vitesses moyennes.

Néanmoins, les radars chantiers et les radars vitesses moyennes présentent les coûts unitaires de maintenance les plus élevés, respectivement de 20 170 euros et 21 750 euros. Les coûts d'installation des radars vitesses moyennes sont également bien supérieurs à ceux des autres dispositifs (165 000 euros par radar contre, par exemple, 60 000 euros pour un radar chantiers ou 77 000 pour un radar mobile-mobile).

À cet égard, **il convient de s'interroger sur la pertinence du déploiement des radars vitesses moyennes, dont les coûts d'investissement et de fonctionnement sont aussi élevés.** Il faut ajouter que, ni les documents budgétaires, ni les réponses au questionnaire budgétaire ne permettent de mesurer l'efficacité, en termes de sécurité routière, de ces dispositifs.

C'est pourquoi, **votre rapporteur spécial propose un amendement tendant à réduire les dépenses d'investissement de 4,13 millions d'euros, soit l'installation de 20 nouveaux radars « vitesses moyennes » au lieu de 45 initialement prévus. L'économie ainsi réalisée permet d'augmenter d'autant le programme 754 « Collectivités territoriales ».**

L'action 02 « Centre national de traitement » porte principalement la **subvention pour charges de service public accordée à l'ANTAI** au titre de la gestion du CNT de Rennes. Cette subvention s'élève en 2014 à **94,3 millions d'euros**, stable par rapport à 2013.

En réalité, la fraction dépenses de fonctionnement augmente de 2 millions d'euros, compte tenu de la hausse des avis de contravention adressés par le CNT.

A l'inverse, les dépenses d'investissement, couvertes par une dotation « d'opérations financières » destinée à assurer « *la maintenance évolution d'applications informatiques* » pour **14 millions d'euros**, diminuent de 2 millions d'euros. En pratique, les crédits disponibles pour l'ANTAI devraient rester stables du fait d'une sous-consommation de la dotation d'investissement en 2013.

Enfin, l'action 03 « Soutien au programme » comprend 6,7 millions d'euros destinés à financer des dépenses d'études, de communication et de fonctionnement. Pour la première fois en 2014, **cette action porte les crédits destinés au fonctionnement de la Trésorerie du contrôle automatisé, en**

charge du recouvrement des amendes radars : cette ligne s'élève à **4,2 millions d'euros**.

B. LE PROGRAMME 752 « FICHER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE »

Le programme 752, composé d'une seule action « Fichier national du permis de conduire », supporte les dépenses afférentes à la **gestion des droits à conduire (permis à points) et à la modernisation du Fichier national du permis de conduire (FNPC)**, le projet « FAETON ».

Évolution de la dépense du programme 752

(en millions d'euros)

		Exécution 2011	Exécution 2012	LFI pour 2013	PLF 2014	Écart 2013/2014 (en %)	Écart 2012/2014 (en %)
Section 1 : Contrôle automatisé							
752	Fichier national du permis de conduire	12,39	29,17	27,68	19,00	- 31,35 %	- 34,87 %
Titre 3	Dépenses de fonctionnement	11,47	19,36	18,64	19,00	+ 1,93%	- 1,85 %
Titre 5	Dépenses d'investissement	0,92	9,81	9,04		-100,00%	- 100,00 %

N.B : exécutions 2011 et 2012 en crédits de paiement ; LFI 2013 et PLF 2014 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

En 2014, il est prévu que plus de **17 millions de lettres simples** seront adressés aux automobilistes dans le cadre de la gestion du permis à points, pour une dépense estimée à **14,8 millions d'euros**, soit un coût d'unitaire d'environ 87 centimes par lettre. Ces lettres sont envoyées à chaque retrait ou restitution de points.

L'année dernière, votre rapporteur spécial s'était interrogé sur **l'opportunité de cette dépense**, s'agissant notamment des lettres de retraits de points. À son initiative, la commission des finances avait alors adopté un amendement supprimant les dispositions de l'article L. 223-3 du code de la route imposant l'envoi de ces lettres et un amendement de réduction à due proportion des crédits du présent programme.

Faute de discussion en séance publique des missions budgétaires lors du PLF pour 2013, il n'avait pas été possible de recueillir l'avis du Gouvernement sur cette proposition. A l'occasion de la préparation du l'examen du présent PLF, votre rapporteur spécial l'a interrogé sur l'opportunité de maintenir ces envois. La réponse est reproduite dans l'encadré ci-dessous.

Réponse au questionnaire budgétaire

Question n° 13 : Indiquer les raisons qui justifient l'envoi en lettre simple de lettres de retrait de points alors que le contrevenant a déjà reçu, par courrier recommandé, un avis de contravention ?

Réponse :

Dès l'adoption de la loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 sur le permis à point, est apparue la nécessité d'informer l'automobiliste du retrait de points par courrier, sachant qu'il s'agit d'une sanction administrative. Les droits de la défense et notamment le droit à l'information préalable ont été invoqués pour justifier cet envoi de courrier en plus de l'avis de contravention.

Ces courriers permettent une information très complète de l'automobiliste en indiquant le nombre exact de points retirés à l'occasion d'une infraction, information qui ne figure pas sur l'avis de contravention, lequel indique simplement que l'infraction entraîne un retrait de point sans en préciser le nombre exact.

À ce jour les automobilistes sont informés d'un retrait de points effectif par courrier simple (article L. 223-3 du code de la route). Le Conseil d'Etat a considéré que : "Les décisions de retraits de points (48), notifiées par lettre simple, ne sont opposables qu'à compter de la prise de connaissance par l'intéressé. Cependant, il n'en demeure pas moins que ces retraits de points restent acquis à l'encontre de l'intéressé et conservent un caractère exécutoire" (CE, avis FETY du 20 juin 1997, n°185323).

En revanche, il y a notification de toutes les décisions de retraits de points ayant entraîné l'annulation du permis de conduire, à l'occasion de la récapitulation de la mention de ces décisions dans la décision référencée 48 SI annulant le permis de conduire. Le Conseil d'Etat a ainsi rappelé que les conditions de la notification des retraits de points ne conditionnent pas la régularité de ces retraits mais seulement leur opposabilité. L'annulation du permis reste valable dès lors que la décision 48 SI récapitule tous les retraits de points ayant entraîné cette annulation (CE, 5 décembre 2005, Martineau, n°280097, confirmé par CE, 30 décembre 2011, Delpeuch, n°346331).

En conclusion, la "lettre simple" visée à l'article L. 223-3 du code de la route permet d'informer le conducteur du nombre de points retirés sur son permis après chaque infraction. La suppression de ces lettres simples, en entraînant la suppression de cette « information-notification » provoquerait une dégradation des garanties accordées aux automobilistes sur les droits de la défense concernant le régime des sanctions administratives. Une telle évolution serait en outre contraire à l'action conduite par le Défenseur des droits afin d'améliorer constamment l'information des contrevenants.

Il convient d'abord de relever que, contrairement à ce qu'indique la réponse, **l'avis de contravention mentionne toujours le nombre de points retirés** – ce n'était pas le cas auparavant. Cette information a été confirmée à votre rapporteur spécial par l'ANTAI.

En outre, dans le cadre de la Modernisation de l'action publique (MAP), le ministère de l'intérieur a **ouvert le site Internet Télépoints** (<https://tele7.interieur.gouv.fr>), permettant à tout conducteur de consulter le solde de ses points. Il existe par ailleurs plusieurs autres moyens d'informations, notamment au guichet de la préfecture.

Votre rapporteur spécial estime en conséquence que l'information mise à disposition du contrevenant est suffisante et qu'il est dès lors possible

de supprimer l'obligation de l'envoi de lettres simples, dont la valeur juridique apparaît d'ailleurs limitée au regard de la jurisprudence du Conseil d'Etat.

En revanche, il paraît nécessaire de maintenir les lettres recommandées informant le conducteur qu'il a atteint ou franchit un solde restant de 6 points et de la perte de la totalité des points.

Comme l'année dernière, compte tenu de son coût et de la faible « valeur ajoutée » de cette obligation, votre rapporteur spécial vous propose deux amendements tendant à la supprimer.

Le premier modifie l'article L. 223-3 du code de la route qui dispose que « *le retrait de points est porté à la connaissance de l'intéressé par lettre simple quand il est effectif* ». Les autres envois de lettre sont prévus par voie réglementaire.

Le second amendement en tire les conséquences budgétaires **en supprimant 14,8 millions d'euros de crédits du programme 752 pour les réorienter vers le programme 755 « Désendettement de l'Etat ».**

Par ailleurs, près de **4,2 millions d'euros** seront consacrés à des dépenses **informatiques**, notamment dans le cadre du fonctionnement du logiciel FAETON.

En effet, en application de la troisième directive européenne sur le permis de conduire¹, l'outil informatique « Système national des permis de conduire » (SNPC) doit être remplacé par le système FAETON. Il devrait notamment permettre la délivrance de **permis sécurisés**. L'année 2013 était particulièrement cruciale puisqu'elle devait être celle du « basculement » d'un système sur l'autre.

Néanmoins, comme l'explique le Gouvernement (*cf.* encadré), la mise en œuvre de l'application FAETON a été décalée de plusieurs mois.

Les retards dans la mise en place de l'application FAETON

Le calendrier pour une mise en service de FAETON au 19 janvier 2013 n'a pas pu être tenu en raison des résultats non totalement satisfaisants des tests de recette débutés en septembre 2012. Ainsi, pour respecter les termes de la 3^e directive européenne sur les permis de conduire, les catégories harmonisées au sein de l'Union européenne sont délivrées avec le permis transitoire F 9 depuis le 19 janvier 2013.

Le pilote qui s'est tenu du 12 mai au 26 juin 2013 dans les départements des Hauts-de-Seine, du Val d'Oise et des Ardennes a démontré que les développements étaient d'une qualité insuffisante pour pouvoir être mise en service en toute fiabilité le 16 septembre 2013.

¹ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

Par conséquent, il a été décidé d'adapter la version actuelle du système national du permis de conduire (SNPC) afin de le rendre à même de produire des permis de conduire au format européen dès le 16 septembre 2013, conformément aux engagements pris par la France auprès de la Commission européenne. Cette nouvelle version du SNPC, dénommée FAETON 1 est interfacée avec l'Imprimerie nationale. Cette dernière est chargée de produire les titres et de les expédier au domicile de l'usager ou au guichet de la préfecture pour remise en main propre, suivant le cas.

***Au regard des résultats des tests de la recette et du pilote, il a été décidé de reporter l'entrée en vigueur de la version définitive de FAETON dite FAETON 2 qui est l'application destinée à terme à produire et gérer les permis de conduire, au premier semestre 2014.** Ce délai permettra de renforcer la qualité de l'application en y intégrant de nouveaux développements et en réduisant les solutions de contournement. La version qui sera mise en service sera donc plus complète que celle qui devait être utilisée le 16 septembre 2013. Elle comprendra notamment des interfaces avec les écoles de conduite, les centres de sensibilisation à la sécurité routière, les médecins agréés, les forces de l'ordre et les officiers du ministère public.*

Source : réponse au questionnaire budgétaire

En tout état de cause, ce retard ne semble pas avoir de conséquences budgétaires puisque la dotation d'investissement de 9 millions d'euros inscrite sur le programme l'année dernière au titre de FAETON n'est pas renouvelée cette année.

C. LE PROGRAMME 753 « CONTRÔLE ET MODERNISATION DE LA POLITIQUE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

Outre le CNT, l'ANTAI s'est également vu confier le déploiement et la gestion du **procès-verbal électronique (PVé)**, dont les dépenses sont retracées sur le programme 753.

Ainsi, le programme porte une dotation de **30,7 millions d'euros** au titre des dépenses de fonctionnement induites par le PVé et une ligne de crédits de 0,9 million d'euros relative à une quote-part de la masse salariale de l'ANTAI, le solde étant inscrit sur l'action 2 du programme 751.

Évolution de la dépense du programme 753

(en millions d'euros)

		Exécution 2011	Exécution 2012	LFI pour 2013	PLF 2014	Écart 2013/2014 (en %)	Écart 2012/2014 (en %)
Section 2 : Circulation et stationnement routiers							
753	Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	21,22	46,37	32,80	31,56	- 3,79 %	- 31,93 %
Titre 3	Dépenses de fonctionnement			30,80	31,56	+ 2,45 %	
Titre 6	Dépenses d'intervention	21,22	46,37				
Titre 7	Dépenses d'opérations financières			2,00			

N.B : exécutions 2011 et 2012 en crédits de paiement ; LFI 2013 et PLF 2014 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

Le projet annuel de performances précise que « *l'évolution à la baisse de cette subvention par rapport à 2013 (- 1,2 million d'euros) s'explique principalement par l'achèvement du programme d'équipement en matériel de verbalisation électronique des forces de l'ordre au sein de l'Etat en 2013* ». Il ajoute que, en 2014, l'ANTAI « *disposera au total d'un financement de l'Etat de 125,9 millions d'euros, en tenant compte de la subvention versée par le programme 751 "Radars" (94,3 millions d'euros)* ».

Le procès-verbal électronique (PVé)

« En 2005, un rapport d'audit a souligné le caractère obsolète et coûteux du système de constatation et de poursuite des contraventions [pour la circulation et le stationnement] reposant sur la souche papier.

« Le PVé ou "procès-verbal électronique" a été conçu pour répondre à l'exigence formulée dans ce même rapport d'une rationalisation de la chaîne de traitement des procès-verbaux.

« Un dispositif d'expérimentation a été lancé fin 2009 par le ministère de l'Intérieur qui substitue des outils modernes, tels que l'assistant personnel ou encore le terminal informatique embarqué ou la saisie d'infraction sur un poste d'ordinateur, aux anciens carnets à souche.

« La saisie sur ces outils électroniques, par les agents verbalisateurs, permet la transmission immédiate et dématérialisée des messages d'infraction au CNT, qui édite l'avis de contravention et l'adresse par voie postale au contrevenant.

« Le périmètre pris en compte par le PVé concerne les contraventions des quatre premières classes, relevant de la procédure de l'amende forfaitaire avec paiement différé, relatives à la circulation routière. Il concerne environ 576 natures d'infraction différentes » (extrait du contrat d'objectifs et de performance 2012-2016 de l'ANTAI).

La décision de généraliser le PVé dans les services de l'Etat (police et gendarmerie) a été prise en juin 2010. La généralisation s'est achevée en juin 2012.

Fin 2013, les forces de l'ordre étaient équipées d'environ 14 600 terminaux piétons (dits « PDA ») ; 8 368 terminaux embarqués (dits « TIE » : ordinateurs embarqués dans les véhicules et dotés d'un logiciel *ad hoc*) ; 9 352 postes informatiques fixes (dits « IHM-Web »).

Au 1^{er} septembre 2013, 1 281 communes avaient basculé dans le dispositif.

La généralisation du PVé et son extension aux collectivités conduisent à une production exponentielle du nombre d'avis de contravention par le CNT au cours des années qui viennent. En 2012, l'ANTAI a adressé environ 11,2 millions de courriers, dont 4,6 pour l'Etat et 6,6 pour les collectivités territoriales. Pour l'année 2013, un nombre équivalent a d'ores et déjà été atteint au 1^{er} septembre.

D'après l'ANTAI, **le taux de rentabilité du PVé serait de 78 % supérieur à celui du carnet à souches** : le taux de paiement passe de 50 % à 67 %, le taux de contestation est divisé par deux, le coût de traitement diminue et ne permet plus les « indulgences ».

Si l'équipement des forces de l'ordre de l'Etat est achevé, ce n'est pas le cas des communes qui sont de plus en plus nombreuses à faire le choix du PVé.

En 2011, un fonds d'amorçage avait été créé afin de les aider à acquérir les équipements de verbalisation électronique. Ce fonds était doté de 7,5 millions d'euros et devait s'éteindre fin 2013. Or il se trouve que seulement 1,75 million d'euros ont été effectivement décaissés alors que le nombre de communes potentiellement bénéficiaires s'accroît.

Le Gouvernement a en conséquence décidé de prolonger ce fonds de deux ans. C'est l'objet de l'article 80 du présent projet de loi de finances, adopté par l'Assemblée nationale à l'occasion de l'examen du CAS (*cf. infra* commentaire d'article).

D. LE PROGRAMME 754 « CONTRIBUTION À L'ÉQUIPEMENT DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES »

Les amendes de la circulation et du stationnement sont, pour partie, « d'origine » locale puisqu'elles peuvent résulter de l'action des polices municipales. Il est donc normal que leur produit soit, pour partie, reversé aux collectivités territoriales. Le projet annuel de performances rappelle d'ailleurs que « *ce programme permet de prendre en compte le surplus de recettes engendrées par la généralisation du procès-verbal électronique qui a débuté en 2011* ».

Le présent programme comprend **une dotation de 170 millions d'euros** correspondant à une fraction du produit des amendes « radars » et **une dotation de 509,8 millions d'euros** correspondant à 53 % du produit des amendes forfaitaires hors radars et des amendes majorées¹.

La dotation totale prévue par le projet de loi de finances pour 2014 s'élève donc à environ 679,8 millions d'euros.

Tout comme pour le programme 755, le montant estimé, en légère baisse par rapport à la loi de finances initiale pour 2013, est évalué sur la base des données connues à mi-2013.

Évolution de la dépense du programme 754

(en millions d'euros)

	Exécution 2011	Exécution 2012	LFI pour 2013	PLF 2014	Écart 2013/2014 (en %)	Écart 2012/2014 (en %)
Section 2 : Circulation et stationnement routiers						
754	59,63	646,50	687,02	679,77	- 1,06 %	+ 5,15 %

N.B : exécutions 2011 et 2012 en crédits de paiement ; LFI 2013 et PLF 2014 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

¹ Cette fraction de 53 % est appliquée à la somme restant après défalcation de 45 millions d'euros au titre du FIPD et de 31,6 millions d'euros au titre du programme 753.

L'enveloppe de 170 millions d'euros est attribuée, à hauteur de 106 millions d'euros, aux communes et intercommunalités « *en vue de financer des opérations destinées à améliorer les transports en commun et la circulation* », et, pour les 64 millions d'euros restants, aux départements, à la Collectivité territoriale de Corse et aux régions d'outre-mer « *afin de financer des opérations contribuant à la sécurisation de leur réseau routier* »¹.

Il revient au **Comité des finances locales de procéder à la répartition du produit des amendes entre les collectivités territoriales**. Le projet annuel de performances rappelle que « *les modalités de répartition mises en place permettent d'assurer une redistribution équitable et une mutualisation entre collectivités de différents niveaux et aux ressources inégales, notamment au regard des moyens pouvant être consacrés au contrôle du stationnement* ».

E. LE PROGRAMME 755 « DÉSENETTEMENT DE L'ÉTAT »

L'intitulé de ce programme est quelque peu « flatteur ». En réalité, **il s'agit d'un « branchement budgétaire » entre le CAS et le budget général de l'Etat**. La partie du produit des amendes non utilisées au profit du FIPD et des programmes 753 ou 754 est reversée, par le biais du présent programme, au budget général au titre des **recettes non fiscales**.

Ces crédits participent donc au financement de toutes les dépenses publiques et contribuent au désendettement de l'Etat, dans la mesure où ils viennent minorer le montant du déficit budgétaire au titre de l'exercice.

Évolution de la dépense du programme 755

(en millions d'euros)

	Exécution 2011	Exécution 2012	LFI pour 2013	PLF 204	Écart 2013/2014 (en %)	Écart 2012/2014 (en %)
Section 2 : Circulation et stationnement routiers						
755	Désendettement de l'État	362,18	458,63	458,49	452,06	- 1,40 % - 1,43 %

N.B : exécutions 2011 et 2012 en crédits de paiement ; LFI 2013 et PLF 2014 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

¹ Articles L. 2334-24 et L. 2334-25 du code général des collectivités territoriales.

EXAMEN DES ARTICLES RATTACHÉS

ARTICLE 80 (nouveau)

(Art. 3 de la loi n° 2010-1658 de finances rectificative pour 2010
du 29 décembre 2010)

Prorogation de deux ans du fonds d'amorçage à l'acquisition d'équipements électroniques de verbalisation

Commentaire : le présent article proroge de deux ans le fonds d'amorçage destiné à aider financièrement les communes souhaitant acquérir des équipements électroniques de verbalisation dans le cadre du dispositif du « procès-verbal électronique » (PVé).

I. LE DROIT EXISTANT

À compter de 2011, l'Etat a décidé de généraliser l'utilisation du procès-verbal électronique (PVé) en remplacement du carnet à souches. Le système PVé est utilisé aussi bien par les forces de l'ordre de l'Etat que par les polices municipales lorsque les communes ont fait le choix de basculer dans le dispositif.

Concrètement, l'agent verbalisateur dispose d'un équipement électronique (un terminal) sur lequel il rentre les données relatives à l'infraction. Ces données sont ensuite traitées au Centre national de traitement de Rennes qui envoie l'avis de contravention correspondant à l'infraction relevée.

Afin d'inciter les communes à adopter le PVé, l'article 3 de la loi de finances rectificative pour 2010¹ a créé un « *fonds d'amorçage, pour une durée de trois ans à compter du 1^{er} janvier 2011, en faveur des communes ou de leurs groupements faisant l'acquisition des équipements nécessaires à l'utilisation du procès-verbal électronique.*

« *Ce fonds est doté de 7,5 millions d'euros, prélevés en 2010 sur le prélèvement sur les recettes de l'Etat au titre du produit des amendes de police relatives à la circulation routière institué à l'article L. 2334-24 du code général des collectivités territoriales.*

« *Les communes ou groupements peuvent bénéficier d'une participation financière à concurrence de 50 % de la dépense, dans la limite de 500 euros par terminal et des crédits du fonds disponibles* ».

¹ Loi n° 2010-1658 de finances rectificative pour 2010 du 29 décembre 2010.

II. LE DISPOSITIF ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

À l'initiative du Gouvernement, l'Assemblée nationale a adopté le présent article qui proroge de deux ans le fonds d'amorçage. Le ministre de l'intérieur a en particulier expliqué que le fonds n'avait pas consommé l'intégralité de ses crédits alors que les besoins sont toujours importants (cf. encadré).

Extraits des débats de l'Assemblée nationale Première séance du vendredi 8 novembre 2013

M. Manuel Valls, ministre. Le procès-verbal électronique est, depuis 2011, un outil important de la modernisation du travail des services chargés de verbaliser, à la fois pour l'État, en ce qui concerne la police et la gendarmerie, et pour les communes. Il permet en effet d'automatiser la chaîne de verbalisation des infractions relatives à la sécurité routière et surtout d'améliorer le recouvrement des amendes tout en réduisant les tâches administratives des services. Le PV électronique a d'abord été déployé dans les services de police et de gendarmerie, mais il est de plus en plus adopté par les communes. Cet amendement prévoit par conséquent de reconduire pour deux ans le dispositif d'incitation financière des communes afin qu'elles s'équipent de terminaux pour le PV électronique. **Doté de 7,5 millions d'euros en 2011, le fonds d'amorçage en faveur des communes a été consommé à hauteur de 1,75 million d'euros depuis deux ans et il devrait s'éteindre le 31 décembre de cette année si nous ne le reconduisons pas.** Nous vous proposons ainsi de proroger son existence pour deux ans afin que les communes puissent continuer à bénéficier de l'aide versée pour qu'elles s'équipent du matériel nécessaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sandrine Mazetier, rapporteure spéciale. La généralisation du procès-verbal électronique est une bonne chose et c'est bien que les communes se dotent des terminaux nécessaires. Je regrette simplement que cet amendement, qui aurait pu attendre le projet de loi de finances rectificative, soit arrivé si tôt, mais je lui donne un avis favorable – à titre personnel, puisque la commission n'a pas pu l'examiner.

III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION DES FINANCES

La durée initiale du fonds d'amorçage semble effectivement trop réduite au regard des crédits effectivement décaissés. Le fonds peut encore aider au financement, au minimum, de 11 500 équipements de verbalisation.

La prorogation de deux ans apparaît donc bienvenue compte tenu du nombre croissant de communes qui adoptent le PVé.

Décision de la commission : votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 80
(Art. L. 223-3 du code de la route)

Suppression de l'obligation de l'envoi d'une lettre simple en cas de retrait de points

Commentaire : le présent article propose de supprimer l'obligation de l'envoi d'une lettre simple lorsque le retrait de points du permis de conduire devient effectif.

I. LE DROIT EXISTANT

Le troisième alinéa de l'article L. 223-3 dispose que « *le retrait de points est porté à la connaissance de l'intéressé par **lettre simple** quand il est effectif* ». Cette information doit être distinguée de l'envoi de l'avis de contravention, qui mentionne le nombre de points qui seront *in fine* retirés.

La même procédure vaut pour la restitution des points (elle est prévue par voie réglementaire).

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'obligation d'envoi d'une lettre simple est à la fois coûteuse (13,4 millions d'euros pour l'Etat) et inutile puisque le conducteur a déjà reçu l'avis de contravention.

Le présent article a donc pour objet de **supprimer cette obligation** du code de la route.

Décision de la commission : votre commission vous demande d'adopter cet article additionnel.

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR VOTRE COMMISSION DES FINANCES



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014

MISSION « SÉCURITÉS »

N°

1

A M E N D E M E N T

présenté par

M. DELAHAYE, rapporteur spécial

ARTICLE 44
(ÉTAT B)

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Police nationale				
<i>dont titre 2</i>				
Gendarmerie nationale				
<i>dont titre 2</i>				
Sécurité et éducation routières		1 000 000		1 000 000
<i>dont titre 2</i>				
Sécurité civile				
<i>dont titre 2</i>				
TOTAL		1 000 000		1 000 000
SOLDE	- 1 000 000		- 1 000 000	

OBJET

Le dispositif « permis à un euro par jour » est une aide au financement du permis de conduire. Il fonctionne sur le principe d'un prêt dont les intérêts sont pris en charge par l'Etat.

À ce titre, pour 2014, 6,74 millions d'euros sont inscrits sur l'action 03 du programme 207 « Sécurité et éducation routières ».

Or en 2011 et en 2012, respectivement 5,3 millions d'euros et 4,4 millions d'euros ont effectivement été consommés sur cette ligne. Les premières données disponibles pour 2013 confirment que le coût du dispositif ne devrait pas dépasser 4 millions d'euros.

En conséquence, la budgétisation proposée pour 2014 apparaît plus que **prudente**. Il est donc proposé de **réduire les crédits du programme 207 d'un million d'euros**.



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014

MISSION « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET
DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

N°

2

A M E N D E M E N T

présenté par

M. DELAHAYE, rapporteur spécial

ARTICLE 46

(ÉTAT D)

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Radars		4 125 000		4 125 000
<i>dont titre 2</i>				
Fichier national du permis de conduire				
<i>dont titre 2</i>				
Contrôle et modernisation de la circulation et du stationnement routiers				
<i>dont titre 2</i>				
Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	4 125 000		4 125 000	
<i>dont titre 2</i>				
Désendettement de l'Etat				
<i>dont titre 2</i>				
TOTAL	4 125 000	4 125 000	4 125 000	4 125 000
SOLDE		0		0

OBJET

Le présent amendement vise à diminuer les crédits d'investissement au titre de l'installation de nouveaux radars (action 01 du programme 751).

En effet, le Gouvernement prévoit d'installer 45 nouveaux radars « vitesses moyennes » en 2014 pour un coût unitaire de 165 000 euros. Or ce sont également le type de radars pour lesquels les frais de fonctionnement sont les plus élevés.

Le présent amendement propose l'installation de seulement 20 radars « vitesses moyennes », soit une diminution de la dépense de 4,125 millions d'euros.

L'économie ainsi réalisée **permet d'augmenter les crédits du programme 754 « Collectivités territoriales ».**



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014

MISSION « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET
DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

N°

3

A M E N D E M E N T

présenté par

M. DELAHAYE, rapporteur spécial

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 80

Après l'article 80

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le dernier alinéa de l'article L. 223-3 du code de la route est supprimé.

OBJET

L'article L. 223-3 du code de la route dispose que « *le retrait de points est porté à la connaissance de l'intéressé par **lettre simple** quand il est effectif* ». La même procédure vaut pour la restitution des points (elle est prévue par voie réglementaire).

Cette information est **différente de l'envoi de l'avis de contravention, qui mentionne déjà le nombre de points qui seront retirés.**

Cette obligation apparaît à la fois **coûteuse et inutile**. En effet, en 2014, l'Etat va consacrer **14,8 millions d'euros** pour l'envoi de 17 millions de lettres, alors que les citoyens peuvent librement consulter le solde de leurs points sur Internet et en préfecture.

Le présent amendement a donc pour objet de **supprimer cette obligation** du code de la route.



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014

MISSION « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET
DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

N°

4

A M E N D E M E N T

présenté par

M. DELAHAYE, rapporteur spécial

ARTICLE 46

(ÉTAT D)

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Radars				
<i>dont titre 2</i>				
Fichier national du permis de conduire		14 800 000		14 800 000
<i>dont titre 2</i>				
Contrôle et modernisation de la circulation et du stationnement routiers				
<i>dont titre 2</i>				
Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières				
<i>dont titre 2</i>				
Désendettement de l'Etat	14 800 000		14 800 000	
<i>dont titre 2</i>				
TOTAL	14 800 000	14 800 000	14 800 000	14 800 000
SOLDE		0		0

OBJET

Le présent amendement est la conséquence budgétaire du précédent. Il supprime les crédits relatifs à l'envoi de lettres d'information relatives au retrait ou à la restitution de points.

Cet amendement représente un **gain financier de 14,8 millions d'euros pour l'Etat.**

LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté les crédits du programme « Sécurité et éducation routières » et du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » **sans modification**.

À l'initiative du Gouvernement, avec l'avis favorable de la commission des finances, elle a **adopté un article additionnel**, rattaché à l'examen du compte d'affectation spéciale, afin de proroger de deux ans le fonds d'amorçage destiné à aider financièrement les communes souhaitant acquérir des équipements électroniques de verbalisation dans le cadre du dispositif du « procès-verbal électronique » (PVé).

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 20 novembre 2013, sous la présidence de M. Philippe Marini, président, puis de Mme Michèle André, vice-présidente, la commission a procédé à l'examen du rapport de M. Jean-Vincent Placé, rapporteur spécial, sur les programmes « Gendarmerie nationale » et « Police nationale » de la mission « Sécurités » (et article 74 ter), du rapport de M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial, sur le programme « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités » et le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » (et article 80), et du rapport de M. François Trucy, rapporteur spécial, sur le programme « Sécurité civile » de la mission « Sécurités ».

M. Jean-Vincent Placé, rapporteur spécial. – Malgré un contexte global tendu, que décrit notamment la note des préfets récemment diffusée dans les médias, l'évolution des objectifs stratégiques du ministère de l'intérieur en matière de sécurité témoigne d'une volonté de s'engager vers davantage de prévention et de coopération avec les acteurs de terrain et d'avoir une meilleure vision de l'action des forces de l'ordre grâce à la refonte des indicateurs de performance. Ces nouvelles politiques porteront leurs fruits, d'autant qu'elles sont soutenues par un budget en légère hausse, cette mission étant jugée prioritaire.

Dans sa dimension « police et gendarmerie », la mission « Sécurités » est dotée de 17,558 milliards d'euros en autorisations d'engagement, en hausse de 0,4 %, et de 17,688 milliards d'euros en crédits de paiement, en hausse de 1,1 %. Le programme « Police nationale » représente 54,6 % de ces crédits de paiement et le programme « Gendarmerie nationale », 45,4 %. La trajectoire budgétaire de ces deux programmes respecte le plafond fixé par l'article 11 de la loi du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017, hors contribution directe au compte d'affectation spéciale (CAS) « Pensions ».

L'an prochain, 59 millions d'euros sont prévus pour les deux programmes au titre des fonds de concours. Ces recettes proviennent notamment des services d'ordre indemnisés, auxquels j'ai porté une attention particulière cette année. Les forces de l'ordre peuvent être mobilisées afin d'assurer le service d'ordre de diverses manifestations sportives, récréatives ou culturelles. Ces services sont régis par l'arrêté du 28 octobre 2010, qui fixe le montant des remboursements de certaines dépenses supportées par les forces de police. En pratique, toutefois, les remboursements ne semblent pas couvrir l'intégralité des dépenses engagées, notamment à cause du bouclier tarifaire, causant une perte de l'ordre de 10 à 11 millions d'euros pour la gendarmerie, ce qui est considérable dans le contexte actuel. J'ai donc posé une question écrite au

Gouvernement et je serai très vigilant sur les évolutions de la réglementation.

Le tableau d'ensemble de la performance des deux forces de sécurité révèle une tendance à la baisse pour les atteintes volontaires à l'intégrité physique des personnes. Les atteintes aux biens sont en baisse en zone « police », en hausse en zone « gendarmerie ». Le taux d'élucidation est en hausse dans les deux zones.

L'exercice 2014 s'inscrit dans la logique d'accroissement des emplois de la police et de la gendarmerie initiée en 2013, avec respectivement 243 emplois temps plein (ETP) et 162 ETP supplémentaires, soit une hausse globale de 405 ETP, qui témoigne de la priorité accordée par le Gouvernement à cette mission régaliennne. Cette logique rompt heureusement avec la diminution des effectifs subie sous l'ère de la « révision générale des politiques publiques » (RGPP), dont les conséquences ont été très préjudiciables à l'organisation et au fonctionnement de nos forces de sécurité de 2008 à 2012.

Si ces créations d'emplois constituent un signal positif, leurs affectations doivent répondre aux besoins. Le premier bilan de la création des « zones de sécurité prioritaires » (ZSP), désormais au nombre de soixante-quatre, est globalement satisfaisant, mais les autres priorités ne doivent pas être négligées. Par exemple, le déploiement de psychologues et de travailleurs sociaux dans les commissariats et les gendarmeries doit se poursuivre, afin d'y améliorer encore la qualité de l'accueil et de la prise en charge des victimes. De même, la police et la gendarmerie doivent approfondir leur démarche d'achat écoresponsable : l'État doit être exemplaire sur ce point, et doit consacrer des moyens à la hauteur des enjeux de la lutte contre la délinquance environnementale.

Le transfert des transfèremnts de détenus à l'administration pénitentiaire s'est révélé plus difficile que prévu. Les policiers et gendarmes doivent se recentrer sur leur cœur de métier, mais la procédure fait l'objet d'un moratoire : seuls sept régions et trois départements franciliens ont été confiés au ministère de la justice. Des arbitrages interministériels sont attendus, qui devraient étaler le calendrier. L'enjeu majeur est de trouver un accord entre le ministère de l'intérieur et celui de la justice sur le nombre d'emplois à transférer en faveur de l'administration pénitentiaire. D'ores et déjà, 450 ETP ont été rendus.

Au sujet du programme « Police nationale », les syndicats ont insisté sur le fait que le régime indemnitaire des élèves en école de police a subi une baisse du taux de l'indemnité de sujétions spéciale de police (ISSP), à compter du 1^{er} novembre 2013, pour les nouveaux entrants dans les écoles. Cette mesure, qui concerne 2 478 élèves gardiens, 69 élèves commissaires et 70 élèves officiers, est-elle pertinente ? Désormais, les élèves gardiens devraient percevoir une ISSP à un taux de 12 %, soit 172 euros par mois, au

lieu de 26 %, soit 372 euros par mois. Le niveau de rémunération d'un élève gardien s'établira à 1 602 euros bruts par mois en 2014. D'un rendement limité à 10 millions d'euros, cette mesure risque de rendre les métiers de la police et de la gendarmerie moins attractifs.

Les crédits de fonctionnement de la police baissent de 3,9 %, soit 29 millions d'euros en moins. Un seuil a probablement été atteint : aller au-delà ferait peser un fort risque sur le potentiel opérationnel de cette force. La pratique du gel, dans les proportions actuelles, ne peut pas constituer un mode durable de régulation de la dépense du programme « Police nationale ». Le calibrage des crédits doit intervenir au plus juste dès la construction du projet de loi de finances. C'est également un enjeu démocratique de sincérité du budget présenté par le Gouvernement aux parlementaires.

Pour 2014, les crédits d'investissement de la police passent à 192,8 millions d'euros, soit une hausse de 23,2 %. C'est une bonne nouvelle pour l'investissement immobilier de la police, qui en a bien besoin. Mais cette augmentation ne concernera quasiment que la montée en charge de l'opération de relogement de la direction régionale de la police judiciaire de la préfecture de police de Paris sur le site des Batignolles.

Comme lors des exercices précédents, le choix a été fait pour le programme « Gendarmerie nationale » de sanctuariser les dépenses de fonctionnement courant. La dotation en crédits de paiement consacrée à l'ensemble de l'effort d'investissement s'élève à 264,1 millions d'euros, soit une hausse de 3,2 % sur un an. L'objectif est de préserver les investissements prioritaires. L'achat de 2 000 voitures et motos sera financé, ainsi que celui de 166 logements, répartis sur 17 casernes, construits avec le soutien des collectivités territoriales. En outre, 1 000 logements du parc domanial seront rénovés. La vétusté des casernes est un enjeu majeur pour la gendarmerie. Enfin, les opérations extérieures de la gendarmerie n'occasionneront qu'un surcoût de 1,8 million d'euros, contre 7,1 millions d'euros en 2012 - le désengagement de la gendarmerie d'Afghanistan expliquant la meilleure maîtrise de la dépense cette année.

Je veux saluer enfin l'engagement des personnels de police et de gendarmerie au service de la sécurité de nos concitoyens. Des moyens substantiels leur seront à nouveau consentis en 2014, pour qu'ils accomplissent leurs missions dans les meilleures conditions possibles. En dépit des réserves que j'ai faites, je vous propose d'adopter les crédits des programmes « Police nationale » et « Gendarmerie nationale ».

- Présidence de Mme Michèle André, vice-présidente. -

M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial. - La politique de sécurité routière continue de porter ses fruits puisque le nombre de tués et de blessés sur les routes poursuit la diminution commencée sous le quinquennat précédent. Le nombre de tués est en effet passé à 3 653 en 2012. Le

Gouvernement compte atteindre l'objectif de 3 200 morts en 2014 et passer sous la barre des 2 000 morts en 2020. Les facteurs de risques évoluent peu. Les accidents mortels sont à 30 % liés à l'alcool et 20 % d'entre eux impliquent un deux-roues.

Le budget de la sécurité et de l'éducation routières diminue de 0,64 % pour s'établir à 129 millions d'euros. Les dépenses de personnel augmentent toutefois fortement en raison de transferts d'effectifs au sein du ministère de l'intérieur. Les autres dépenses baissent sensiblement. Ainsi des crédits des actions de communication, qui passent de 12 millions d'euros en 2013 à 9,93 millions d'euros en 2014. Six campagnes nationales demeurent toutefois : la baisse des crédits s'explique sans doute par la baisse de leur coût unitaire.

Le financement par l'État du permis à un euro par jour a attiré mon attention. Il ne profite qu'à 90 000 personnes, sur les 700 000 qui passent leur permis chaque année. La dépense prévisionnelle du dispositif paraît surestimée, en particulier compte tenu de l'estimation d'une hausse des taux d'intérêt, alors que partout ailleurs le budget table sur leur stabilisation. Revoir l'estimation du coût du permis à un euro par jour économiserait près d'un million d'euros.

Le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » est alimenté par le produit des amendes de circulation et de stationnement. Celui-ci s'élèvera en 2014 à 1 727,8 millions d'euros, soit davantage que les deux années précédentes. Ces recettes profitent l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) à hauteur de 280 millions d'euros - en hausse conséquente -, à la prévention de la délinquance pour 45 millions d'euros - ce qui se comprend moins aisément - ainsi qu'au financement de la politique des radars et aux dotations à l'État et aux collectivités territoriales pour 1 400 millions d'euros.

Le Gouvernement prévoit la stabilisation du nombre de radars à 4 200, mais 305 seront remplacés principalement par des radars mobiles-mobiles et des radars vitesses moyennes. Le coût d'installation et de maintenance des radars s'établit à 119 millions d'euros, ce qui comprend le coût de réparation des actes habituels de vandalisme : espérons qu'ils ne feront pas l'objet d'un vandalisme exceptionnel...

Dans le contexte budgétaire actuel, l'opportunité d'installer 45 nouveaux radars vitesses moyennes au coût unitaire de 165 000 euros, soit le double d'un radar mobile-mobile, prête à discussion. J'ai déposé un amendement limitant leur nombre à vingt : les 4,13 millions d'euros ainsi dégagés pourraient abonder le programme « Collectivités territoriales ».

La dotation affectée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions reste stable, à 126 millions d'euros.

En 2014, l'État dépensera 14,8 millions d'euros pour envoyer 17 millions de lettres simples informant du retrait ou de la restitution de

points sur le permis de conduire. J'avais proposé l'an dernier de supprimer ces envois, ce que la commission avait accepté. Les automobilistes peuvent en effet consulter leur nombre de points sur le site Télépoints. Je propose deux amendements en ce sens.

Le procès-verbal électronique qui remplace le carnet à souches pour la constatation des infractions de la circulation et du stationnement routiers est maintenant complètement déployé au sein des forces de l'ordre au sein de l'Etat et 1 282 communes ont fait ce choix pour leur police municipale. Leur taux de recouvrement a bondi de près de 50 %. L'article 80 du projet de loi de finances proroge de deux ans le fonds d'amorçage destiné à aider les communes à acquérir les équipements électroniques de verbalisation. Il reste doté d'un peu plus de 5 millions d'euros, ce qui représente l'achat d'au moins 11 500 équipements.

Je vous propose l'adoption de ces crédits.

M. François Trucy, rapporteur spécial. – Une permutation avec Dominique de Legge me conduit à vous présenter les crédits de la sécurité civile pour la première fois. Ces crédits constituent désormais un programme unique intégré à la mission « Sécurités », en contrepartie de quoi, à la demande de Philippe Marini et de Dominique de Legge, les deux programmes de l'ancienne mission « Sécurité civile » ont été fusionnés.

Le nouveau programme « Sécurité civile » bénéficiera en 2014 d'une enveloppe de 438,7 millions d'euros en crédits de paiement, soit une légère baisse de 0,2 %. L'évolution de ces crédits respecte le plafond fixé par la loi du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques. Les autorisations d'engagement sont en progression de 44,5 %, avec 590,3 millions d'euros, ce qui s'explique par la passation attendue en juillet 2014 d'un nouvel accord-cadre pour la maintenance des avions de la sécurité civile.

À périmètre constant, le programme fait l'objet d'une diminution de 24 ETP, déjà annoncée l'année dernière. Rapportée aux 2 440 emplois équivalents temps plein travaillé qui constituent son plafond, la diminution est faible.

Ce programme finance notamment quatre grands dossiers : le déploiement d'Antares, les perspectives pour la composante Tracker de la flotte aérienne, le déménagement de la base aérienne de la sécurité civile et la modernisation du système d'alerte et d'information des populations (SAIP). Le projet Antares a pour objet d'assurer l'interopérabilité des systèmes de communication de la police, de la gendarmerie, de la sécurité civile et des services d'aide médicale d'urgence (SAMU). Il est désormais disponible dans tous les départements métropolitains, sa couverture du territoire national est de 95 %.

Pour 2013, le taux d'adhésion des services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) à Antares sera de 75 % et devrait être de

81,5 % en 2014, ce qui est satisfaisant. Là où sa couverture n'est pas assurée, 17,75 millions d'euros de travaux sont prévus entre 2013 et 2015. Au total, Antares devrait représenter, d'ici 2018, un investissement de 118,8 millions d'euros. Ce coût est en partie supporté par les SDIS, et donc les départements, qui consacrent, selon les cas, entre 1 et 5 millions d'euros.

À cet égard, il faut relever l'extinction du fond d'aide à l'investissement des SDIS (FAI).

La flotte d'avions de la sécurité civile est composée de douze Canadair, de neuf Tracker, de trois Beech et de deux Dash 8. Elle occupe une place essentielle dans le dispositif de lutte contre les feux de forêts. Les Trackers arriveront en principe en fin de cycle de vie entre 2016 et 2020. L'Air Tractor a été envisagé pour le remplacer, mais l'expérimentation n'a pas été concluante : les performances de l'Air Tractor sont décevantes, que ce soit en vitesse ou en ce qui concerne le pilotage de l'avion, délicat par vent fort. Le directeur général de la sécurité civile, Michel Papaud, a donc proposé de différer le renouvellement de la flotte de Tracker d'une dizaine d'années. Le budget en tire les conséquences, mais ce retardement ne doit pas limiter les garanties de sécurité offertes aux pilotes.

Les avions de la sécurité civile sont installés à Marignane depuis 1963. Le déménagement de cette base est inéluctable, car sa modernisation ne peut se faire tant qu'elle sera en concurrence avec des acteurs industriels comme Eurocopter. Les garanties exigées par les populations méridionales figurent dans le projet de transfert à Nîmes pour la saison de feux de forêts 2017. Cette solution, estimée à 16,6 millions d'euros, n'est pas la plus coûteuse. Il faut toutefois y ajouter 1,5 million d'euros pour les déplacements de personnels.

Le système d'alerte des populations est une gageure. En 2010, les inondations subies par la région de Draguignan ont rendu inutilisable le réseau de téléphonie mobile. Le centre de secours, en zone inondable, a été inondé, de même que la prison, qu'il a fallu évacuer en urgence. Les dégâts sur les réseaux de transport étaient également considérables. La modernisation du système a été lancée, pour un montant de 44,7 millions d'euros.

En conclusion, je veux saluer le 7^e régiment d'instruction et d'intervention de la sécurité civile de Brignoles, que j'ai visité : ce régiment de femmes et d'hommes de grande qualité, qui suivent un entraînement de très haut niveau, est opérationnel dans toutes les situations de crise intérieure. Tant sur le plan logistique qu'humain, nous pouvons être fiers de posséder de telles unités.

Je propose l'adoption de ce budget.

Mme Michèle André, vice-présidente. – Le déploiement d'Antares est loin d'être satisfaisant, notamment dans les zones de montagne.

Monsieur le rapporteur spécial, usez de votre influence pour faire avancer ce dossier.

M. François Marc, rapporteur général. – Je salue l’investissement de tous nos rapporteurs spéciaux, qui ont examiné toutes ces missions avec la plus grande attention. Leur sérieux honore notre commission.

Je me réjouis en outre des bonnes nouvelles qui viennent de nous être rapportées. Les atteintes volontaires à l’intégrité physique des personnes diminuent...

M. Philippe Dallier. – Ah bon, où cela ?

M. François Marc, rapporteur général. – ... le taux d’élucidation augmente, et l’insécurité routière diminue.

M. Philippe Dallier. – Bref, c’est le paradis !

M. François Marc, rapporteur général. – Les éléments statistiques sont probants !

Le budget de la police et de la gendarmerie augmente de 1,1 %, ce qui témoigne des priorités dégagées par le Gouvernement. Personne ne souhaite remettre celle-ci en cause.

Les dépenses en matière de sécurité routière restent stables. Monsieur Delahaye, comment justifiez-vous ce million d’euros à récupérer ? Le rapporteur général est nécessairement favorable aux économies, mais faut-il être aussi pessimiste sur le déploiement du permis à un euro par jour ? Quels enseignements globaux en a-t-on tiré à ce stade ?

Les accidents mortels sur la route impliquent des deux-roues dans 20 % des cas : s’agit-il de bicyclettes, de solex, de motos ? Certaines de ces dernières peuvent pousser jusqu’à 300 km par heure : c’est peut-être là qu’il faudrait agir. Je ne suggérerai toutefois pas d’encourager les constructeurs à brider les moteurs, car cela pénaliserait notre industrie...

M. Aymeri de Montesquiou. – Monsieur Placé, l’élimination des doublons entre les compétences de la police et celles de la gendarmerie se poursuit-elle ? Les deux corps demeurent jaloux de leurs prérogatives respectives, mais il y a là d’importantes sources d’économies. Où en est la compatibilité de leurs moyens de télécommunication ?

En matière de transfèrement de condamnés, la solution la plus économique serait que les magistrats se déplacent. Les problèmes de sécurité seraient réglés.

M. François Trucy, rapporteur spécial. – Ils ne veulent pas !

M. Aymeri de Montesquiou. – Le ministère peut l’imposer. Enfin, il y a quelques années un rapport du cabinet Accenture relevait que les policiers travaillaient entre 28 et 32 heures par semaine. Qu’en est-il aujourd’hui ?

M. Philippe Dallier. – Je suis estomaqué par les propos de Jean-Vincent Placé sur les programmes 152 et 176. Si je commettais l'imprudence de dire sur les marchés de Pavillons-sous-Bois que les indicateurs de performance démontrent que tout va mieux, je finirais pendu à la lanterne ou noyé dans le canal de l'Ourcq ! Le ministre de l'intérieur a dit lui-même que le nombre de cambriolages explosait : il faudrait accorder les faits et les indicateurs... Or en la matière, les indicateurs parlent aux gens. Nous devrions travailler sur leur contenu.

Autre problème : lorsque, confronté aux cambriolages, aux dégradations sur la voie publique, aux home-jacking – phénomène récent –, j'ai demandé des chiffres au commissaire de Bondy, celui-ci m'a renvoyé vers le préfet... Le flou le plus complet règne en la matière. Il faut rendre obligatoire la transmission des données aux maires, car il n'y a rien de pire que de recevoir des délégations de gens excédés par les cambriolages et les dégradations, à qui on ne peut que donner le sentiment de cacher des choses. Et vous savez très bien que le sentiment que « les politiques racontent des histoires » nourrit les extrêmes.

Le programme 207 comprend les 25 millions d'euros destinés au fonds de sauvetage des collectivités territoriales ayant souscrit des emprunts toxiques. Pourquoi les prendre ici plutôt qu'ailleurs ? Certes, une taxe est censée faire contribuer les banques pour la même somme. Quoi qu'il en soit, on peut craindre que les besoins excèdent largement les 50 millions d'euros et que le Gouvernement vienne se servir dans ces crédits, dont la part provenant du produit des amendes est bien utile aux collectivités territoriales.

M. François Fortassin. – Je félicite chaleureusement les rapporteurs spéciaux pour la qualité de leur travail. Je regrette en revanche le changement des méthodes de la gendarmerie dans les zones rurales. J'ai connu un temps où les gendarmes allaient voir les maires, recueillaient des informations en pénétrant dans les cafés. Ils avaient alors un système de renseignement remarquable, et les délits étaient rapidement élucidés. Depuis quelques années, on ne les voit plus. Résultat : c'est la catastrophe. On obtient bien plus d'informations à la sortie des bistrotts que des églises.

M. Aymeri de Montesquiou. – Ça se discute.

M. Jean-Vincent Placé, rapporteur spécial. – On n'obtient pas les mêmes !

M. François Fortassin. – Les compétitions cyclistes sont les seules à se dérouler en circuit ouvert ; les gendarmes veillent à la régularité des épreuves et sécurisent la circulation. Mais faire payer leur intervention au juste prix ferait disparaître toutes les compétitions, qui n'ont pas les moyens du Tour de France. J'en serais navré car le sport cycliste s'étiolerait.

Je ne suis pas religieux des radars, parce que ce système est aveugle. Que vous vous passiez un 15 août aux heures de pointe ou en semaine à

4 heures du matin, vous payez la même amende ! C'est stupide. Sauf à avoir des alertes dans le véhicule, je défie quiconque de faire le trajet entre Paris et les Pyrénées sans se faire prendre.

M. Aymeri de Montesquiou. - C'est le but.

M. François Fortassin. - Enfin, leur emplacement est incohérent : procédant de la demande des riverains, il n'est en rien justifié par le caractère accidentogène de la route. Je me félicite que certains présidents de conseils généraux n'aient pas accepté qu'on en mette sur les départementales.

M. Dominique de Legge. - Les effectifs du programme 207 diminuent de 25 emplois mais les dépenses de personnel augmentent : comment l'expliquez-vous ? Antares ne pose pas problème que dans les zones de montagne : il ne fonctionne pas non plus dans les aéronefs. Avez-vous des éléments rassurants sur ce point ? Le fonds d'aide à l'investissement en équipements fonctionne toujours selon la logique de l'an passé alors que le peu qui restait bénéficiait aux départements non équipés d'Antares.

Je partage l'inquiétude de François Trucy sur le renouvellement de la flotte d'aéronefs. On nous a expliqué pendant des années qu'il y avait urgence à remplacer les Trackers, on nous dit désormais qu'ils sont en très bon état. En vérité, nous allons dépenser en maintenance des sommes que nous pourrions investir dans des appareils plus performants.

M. Gérard Miquel. - Je félicite à mon tour les rapporteurs spéciaux. J'ai présenté le rapport relatif à la sécurité routière pendant de nombreuses années. Je plaide toujours pour la suppression des obstacles latéraux : avec les airbags quelques tonneaux n'entraînent pas de blessures trop graves ; en présence d'arbres sur le bord des routes en revanche, c'est la mort assurée. Entre un arbre et une vie humaine, je choisis la vie. Protéger avec des glissières évite des accidents mortels ; quand c'est impossible, il faut procéder à l'abattage des arbres.

Mon département ne compte que 175 000 habitants, mais gère 4 200 kilomètres de routes. L'enveloppe de l'État, la même pour tous les départements, apparaît bien faible au regard des kilomètres à entretenir. Ne peut-on attribuer aux départements une part plus importante des crédits que vous comptiez redistribuer aux collectivités territoriales ?

M. Yannick Botrel. - Après ces rapports précis et documentés, je voudrais interroger Jean-Vincent Placé sur les casernements de gendarmerie hébergeant des familles. Dans les Côtes d'Armor, si certains de ces locaux faisaient partie du parc HLM, ils ne pourraient pas être loués en l'état. Depuis cinq ans, j'ai interpellé MM. Hortefeux, Guéant et Valls, qui se sont engagés à agir. Le blocage vient sans doute de la direction de la gendarmerie, qui voit d'un mauvais œil les dépenses liées à la rénovation de

ces locaux ou à leur reconstruction. Cette situation est intolérable pour les familles et contribue à dévaluer la parole ministérielle.

Mme Marie-France Beauvils. – On peut ne pas aimer les radars et reconnaître qu'ils contribuent à faire baisser la vitesse moyenne sur les routes.

A-t-on connaissance de la répartition par département des nouveaux effectifs de la police nationale ? Une année, ces données nous avaient été communiquées. Sur le terrain, je n'ai encore rien constaté. Or la présence humaine est capitale pour faire baisser tant l'insécurité que le sentiment que nos concitoyens en ont.

M. Jean-Vincent Placé, rapporteur spécial. – La mutualisation des moyens entre la police et la gendarmerie apparaît efficace. Les difficultés résident plutôt dans la délimitation de leurs zones respectives. La rationalisation en cours tient compte de la répartition entre le rural et l'urbain. L'exemple de Castelnaudary, cité par le général Favier, témoigne des progrès faits dans ce domaine. À tous les niveaux, la volonté de travailler ensemble prend le pas sur la guerre des polices. En matière de télécommunication, il fallait auparavant recourir à une centrale pour passer du système de la police à celui de la gendarmerie. Désormais, des valises portatives offrent l'accès aux deux systèmes, ce qui facilite la gestion de situations d'urgence. Des débats demeurent sur les compétences des unités comme le Raid et le GIGN. S'ils parviennent à mutualiser certains de leurs moyens d'intervention, les deux corps ont leur histoire.

Monsieur de Montesquiou, vos propos sur les transfèrements sont de bon sens, mais encore faudrait-il que les magistrats se déplaçassent. Ceux-ci donnent généralement la plus grande importance au lien humain dans l'exercice de leurs fonctions.

Je ne partage pas votre point de vue sur les horaires des policiers, dont je salue à nouveau le dévouement au service de nos concitoyens. Le problème réside davantage dans le stock d'heures supplémentaires accumulé pendant des années, qui a ouvert à de nombreux fonctionnaires un départ anticipé à la retraite. Le ministère reconnaît disposer de marges d'amélioration dans la gestion de ses ressources humaines.

Les statistiques existent. Les atteintes aux biens progressent effectivement. Les statistiques sont toujours remises en cause. C'est pourquoi le ministre a souhaité la création d'un service spécifique dès 2014. Les chiffres doivent bien sûr être transmis aux maires – à Massy, nous les avons. J'invite Philippe Dallier à s'appuyer sur cet exemple pour les demander au préfet ou au directeur départemental de la sécurité publique.

Les gendarmes eux-mêmes insistent sur le manque de moyens. Je suis, comme François Fortassin, attaché à la défense de nos territoires. Il y a un bouclier tarifaire pour l'encadrement des épreuves cyclistes : les prix ne peuvent excéder un certain montant sur les petites manifestations. Amaury

Sport Organisation, la structure qui gère les grandes courses françaises, pourrait payer un peu plus et les petites épreuves un peu moins. Une mission de contrôle sur le conventionnement entre la fédération et le ministère de l'intérieur est même envisageable. Il y aurait peut-être une dizaine de millions d'euros à récupérer.

Nous avons évoqué la situation des familles de gendarmes l'an passé. Les moyens dévolus en crédits de paiement sont trop modestes, ce qui conduit à des situations parfois dramatiques. Il convient d'y revenir.

Madame Beauvils, nous demanderons au ministère la ventilation des effectifs par département. La présence sur le terrain est capitale. Cela rejoint les débats sur la vidéosurveillance.

L'article 74 *ter* proroge pendant quatre ans le délai pendant lequel les collectivités territoriales peuvent contracter des baux emphytéotiques administratifs (BEA) pour réaliser des opérations immobilières liées aux besoins de la justice, de la police, de la gendarmerie et des SDIS, principalement des financements de caserne. Instituée par la loi du 29 août 2002 d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure (LOPSI 1) jusqu'au 31 décembre 2007, cette autorisation a été prorogée à quatre reprises. Elle doit prendre fin le 31 décembre 2013.

Ce bail assure à la collectivité territoriale propriétaire du terrain un meilleur étalement et une plus grande prévisibilité de la dépense. Il renchérit toutefois le coût des opérations en raison de la prime de risque de l'opérateur privé et de la concurrence limitée sur ce type d'offre. Sous cette réserve, cet article doit pouvoir être adopté dans la mesure où le recours au BEA reste facultatif. Il paraît utile de laisser un large choix d'instruments juridiques pour répondre aux besoins immobiliers des services.

M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial. – Les prévisions concernant le nombre de bénéficiaires potentiels du permis à un euro par jour sont sans doute optimistes ; en revanche, l'estimation de progression des taux d'intérêt retenus pour le calcul de la charge financière apparaît plus prudente que celle sous-jacente au budget général. Avec notre correction, nous récupérons un million d'euros.

En 2012, le nombre d'accidents de motards a baissé tandis que ceux des cyclistes a augmenté – les premiers étant plus souvent mortels que les seconds. Cela est peut être lié à la présence des radars, n'en déplaise à François Fortassin. Les radars fixes, dont 312 sont supprimés cette année, sont parfois installés à la demande des riverains pour des raisons sonores et non pour sauver des vies ; en revanche, l'efficacité des radars mobiles pour diminuer la mortalité sur les routes est démontrée.

Pour répondre à Gérard Miquel, je confirme qu'il convient de supprimer les obstacles latéraux. Les efforts entrepris doivent être poursuivis. La répartition des aides entre les départements et les communes est décidée par le Comité des finances locales.

L'article 80 rattaché proroge de deux ans le fonds d'amorçage en faveur des collectivités qui adoptent le procès-verbal électronique. Il prévoit une participation financière des départements à hauteur de 50 % des dépenses, dans la limite de 500 euros par terminal. L'enveloppe globale des crédits votés est de 7,5 millions d'euros.

M. François Trucy, rapporteur spécial. – L'évolution de la masse salariale ne reflète pas la baisse de certains effectifs. En effet, la contribution au compte d'affectation spéciale pour les pensions est à la hausse en 2014. En outre certains fonctionnaires dont les postes sont supprimés sont remplacés par des agents bénéficiant d'une ancienneté et d'un grade supérieurs, et donc d'une rémunération supérieure. Enfin, je ferai part de nos doutes sur le programme Tracker en séance publique lors de l'examen de la deuxième partie.

M. Gérard Miquel. – Je ne peux laisser dire que le Comité des finances locales décide de tout. Le Parlement a son mot à dire. C'est le Sénat qui a décidé d'allouer des crédits aux conseils généraux.

M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial. – Dont acte ! En réponse à Philippe Dallier, le prélèvement de 25 millions d'euros prévu pour abonder le fonds d'aide aux collectivités ayant souscrit des emprunts toxiques a été réalisé en 2012.

Mme Michèle André, vice-présidente. – Monsieur le rapporteur spécial, pouvez-vous nous présenter vos amendements ?

M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial. – L'amendement à l'article 44 réduit d'un million d'euros les crédits inscrits pour le permis à un euro. Celui à l'article 46 diminue les crédits d'investissements au titre de l'installation de nouveaux radars. Il propose l'installation de seulement 20 radars « vitesses moyennes » en 2014 soit une diminution de la dépense de 4,125 millions d'euros. L'économie réalisée augmentera les crédits destinés aux collectivités territoriales. Un troisième amendement portant article additionnel après l'article 80 supprime du code de la route l'envoi d'une lettre simple en cas de retrait ou de restitution de points de permis. Le dernier amendement en tire la conséquence budgétaire, soit un gain de 14,8 millions d'euros.

Mme Marie-France Beaufils. – Je souhaite m'abstenir sur ces deux derniers amendements. Je suis très sceptique sur le fait de ne pas envoyer de lettres en cas de retraits de points. Je sais que trop de personnes connaissent des situations difficiles faute de connaître leur nombre de points.

M. Jean Arthuis. – Je souhaite qu'à l'occasion de l'examen des missions dans la seconde partie, François Trucy puisse insister sur la nécessité de la fusion entre le 15 et le 18 dans les services départementaux.

Après avoir adopté l'amendement n° 1, proposé par M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial, la commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits de la mission « Sécurités » ainsi modifiés, ainsi que des articles 74 *ter* et 80.

Après avoir adopté les amendements n° 2 et n° 4, proposés par M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial, elle a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », ainsi modifiés.

Elle a adopté l'amendement n° 3 proposé par M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial, portant article additionnel après l'article 80.

*

* *

Réunie à nouveau le jeudi 21 novembre 2013, sous la présidence de M. Philippe Marini, président, la commission des finances a confirmé sa décision de proposer au Sénat l'adoption des crédits de la mission et du compte spécial tels que modifiés par ses amendements, ainsi que l'adoption, sans modification, des articles 74 *ter* et 80 et d'un article additionnel après l'article 80.