

N° 108

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 20 novembre 2014

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la commission des finances (1) sur le projet de loi de finances pour 2015, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Albéric de MONTGOLFIER,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

### LES MOYENS DES POLITIQUES PUBLIQUES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES

(Seconde partie de la loi de finances)

ANNEXE N° 29 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 : Mme Michèle André, *présidente* ; M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général* ; Mme Marie-France Beaufils, MM. Yvon Collin, Vincent Delahaye, Mmes Fabienne Keller, Marie-Hélène Des Esgaulx, MM. André Gattolin, Jean Germain, Charles Guéné, Francis Delattre, Georges Patient, *vice-présidents* ; MM. Michel Berson, Philippe Dallier, Dominique de Legge, François Marc, *secrétaires* ; MM. Philippe Adnot, François Baroin, Éric Bocquet, Yannick Botrel, Jean-Claude Boulard, Michel Bouvard, Michel Canevet, Vincent Capo-Canellas, Thierry Carcenac, Jacques Chiron, Serge Dassault, Éric Doligé, Philippe Dominati, Vincent Eblé, Thierry Foucaud, Jacques Genest, Alain Houpert, Jean-François Husson, Mme Teura Iriti, MM. Pierre Jarlier, Roger Karoutchi, Bernard Lalande, Marc Laménie, Antoine Lefèvre, Gérard Longuet, Hervé Marseille, François Patriat, Daniel Raoul, Claude Raynal, Jean-Claude Requier, Maurice Vincent, Jean Pierre Vogel, Richard Yung.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (14<sup>ème</sup> législ.) : 2234, 2260 à 2267 et T.A. 420

Sénat : 107 et 108 à 114 (2014-2015)



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DE VOTRE RAPPORTEUR SPÉCIAL.....	5
<b>PREMIÈRE PARTIE</b>	
<b>UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EFFICACE MAIS QUI NÉCESSITE DES EFFORTS CONTINUS</b>	
I. UNE DIMINUTION CONTINUE DE LA MORTALITÉ SUR LES ROUTES JUSQU'EN 2013.....	7
II. DES FACTEURS DE RISQUE DÉSORMAIS NON ÉVALUÉS.....	7
<b>DEUXIÈME PARTIE</b>	
<b>LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES »</b>	
I. LE TRANSFERT DES DÉPENSES DE PERSONNEL.....	11
II. UNE MAITRISE SIGNIFICATIVE DE LA DÉPENSE.....	12
A. UNE STABILITÉ DES DÉPENSES DE COMMUNICATION GRAND PUBLIC.....	12
B. UNE DIMINUTION DES CRÉDITS AU TITRE DU PERMIS À UN EURO PAR JOUR.....	14
C. UN MONTANT STABLE AU TITRE DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT.....	16
D. LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE.....	17
<b>TROISIÈME PARTIE</b>	
<b>COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »</b>	
I. DES MODALITÉS COMPLEXES DE RÉPARTITION DES RECETTES.....	20
II. UN PEU MOINS D'1,4 MILLIARD D'EUROS DE DÉPENSES EN 2015.....	21
A. LE PROGRAMME 751 « RADARS ».....	22
B. LE PROGRAMME 752 « FICHIER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE ».....	26
C. LE PROGRAMME 753 « CONTRÔLE ET MODERNISATION DE LA POLITIQUE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS ».....	29
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 ».....	32
E. LE PROGRAMME 755 « DÉSENDETTEMENT DE L'ÉTAT ».....	33

<b>LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.....</b>	<b>35</b>
<b>AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR VOTRE COMMISSION DES FINANCES.....</b>	<b>37</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION.....</b>	<b>45</b>

## LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DE VOTRE RAPPORTEUR SPÉCIAL

### Sur le programme « Sécurité et éducation routières »

1) La politique de sécurité routière a porté ses fruits puisque **le nombre de tués et de blessés sur les routes françaises a fortement diminué de 2008 à 2013 (3 268 morts en 2013). Le Gouvernement entend passer sous la barre des 3 200 morts en 2015.**

Toutefois, il convient de ne jamais baisser la garde car on relève une légère hausse du nombre de morts dans les huit premiers mois de 2014.

2) L'indicateur permettant de connaître l'évolution **des facteurs de risques a disparu du projet annuel de performances**, et les réponses au questionnaire budgétaire ne permettent pas de le remplacer.

3) Les **dépenses inscrites sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières »** de la mission « Sécurités » **restent stables**, la forte diminution apparente est en fait due à un transfert. En effet à l'occasion du rattachement de la politique de sécurité et d'éducation routières (SER) au ministère de l'intérieur, l'ensemble des crédits et emplois correspondants sont transférés au programme 216.

Les dépenses de personnel disparaissent ainsi du programme 207.

4) Le **contexte des faibles taux d'intérêt permet de réduire la charge financière de l'État au titre du « permis à un euro par jour »**, dont la dotation diminue 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 2015 devrait atteindre **1 671,2 millions d'euros**. Sur cette somme, **1 377 millions d'euros sont inscrits en dépenses sur le compte**.

2) Le Gouvernement prévoit la **stabilisation du nombre de radars en 2015**, soit 4 200, mais **253 seront remplacés**, en particulier par des radars « chantiers » et des radars « vitesses moyennes ».

3) Le **coût d'installation et de maintenance des radars s'établit à 117 millions d'euros**, dont plus de **26 millions d'euros** afin de remplacer les dispositifs anciens.

4) Votre rapporteur spécial s'interroge néanmoins **sur l'opportunité, dans le contexte budgétaire actuel, d'installer 40 nouveaux radars « vitesses moyennes », pour un coût unitaire de 167 000 euros** (soit le triple d'un radar mobile-mobile, par exemple) et **43 radars « chantiers » pour un coût unitaire de 200 000 euros**.

C'est pourquoi, il propose **un amendement tendant à réduire les nouvelles installations à 20 radars « vitesses moyennes » et 20 radars « chantiers », soit une économie de 7,35 millions d'euros**.

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

5) La dotation affectée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) diminue légèrement à 123,6 millions d'euros.

Par ailleurs, le fonds de roulement de l'ANTAI a fortement augmenté, du fait de moindres dépenses au titre du procès-verbal électronique. Dans ce contexte, le niveau du fonds de roulement dépassera le seuil prudentiel de 14,5 millions d'euros, même après un prélèvement de 14 millions d'euros au profit de l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS).

Le niveau exact du fonds de roulement de l'ANTAI n'a pas été communiqué à votre rapporteur spécial malgré ses demandes répétées. La non-communication d'informations financières par une agence de l'État ne permet pas un travail parlementaire efficace, ce que votre rapporteur spécial déplore vivement.

En conséquence, **il vous est proposé un amendement tendant à diminuer la subvention à l'ANTAI de 15 millions d'euros**, afin de procéder à un prélèvement à due concurrence sur son fonds de roulement.

6) En 2014, **l'État dépensera 15,7 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'État (plus de 15 600 outils de verbalisation électronique ont été répartis entre police nationale et gendarmerie nationale).

Au 1<sup>er</sup> septembre 2014, **1 954 communes avaient fait le choix de doter leurs polices municipales du système PVé et ce nombre va croissant.**

À cet égard, le **fonds d'amorçage destiné à aider les communes à acquérir les équipements électroniques de verbalisation a été prorogé jusqu'en 2015** par la loi de finances pour 2014.

8) Il convient enfin de souligner que la mise en œuvre à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 de la dépenalisation du stationnement payant prévue par l'article 63 de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles modifiera profondément le périmètre du CAS.

*Au 10 octobre 2014, date limite fixée par la loi organique relative aux lois de finances, **100 % des réponses au questionnaire budgétaire étaient parvenues** à votre rapporteur spécial.*

## PREMIÈRE PARTIE : UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EFFICACE MAIS QUI NÉCESSITE DES EFFORTS CONTINUS

### I. UNE DIMINUTION CONTINUE DE LA MORTALITÉ SUR LES ROUTES JUSQU'EN 2013

De 2008 à 2013, les chiffres relatifs à la mortalité et au nombre de blessés diminuent constamment, ainsi que le montre le tableau ci-dessous. Un minimum historique a été atteint fin 2013, avec 3 268 tués, soit une baisse de 10,5 % par rapport à 2012.

En revanche, le bilan des huit premiers mois de l'année en France métropolitaine est moins satisfaisant, avec une légère augmentation de la mortalité (+ 2,4 %). Dans les documents budgétaires, le Gouvernement établit néanmoins une prévision qui reste en baisse, il faut d'ailleurs souligner qu'en juillet et août 2014 la mortalité a été plus faible qu'en juillet et août 2013.

#### Évolution du nombre de morts sur les routes depuis 2008

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
							(Prévision actualisée)	(Prévision)
Nombre annuel des tués à 30 jours (France métropolitaine)	4 275	4 273	3 992	3 963	3 653	3 268	3 200	3 000
Nombre annuel des tués à 30 jours (outre-mer)	168	170	180	148	189	160	140	140
Nombre annuel des tués à 30 jours (France entière)	4 443	4 443	4 172	4 111	3 842	3 428	3 340	3 140

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 DÉSORMAIS NON ÉVALUÉS

Dans les documents budgétaires, l'indicateur 1.2 « caractérisation de la mortalité routière selon des catégories d'usagers de la route » a disparu. Il indiquait l'évolution des facteurs d'accidents et de mortalité (par exemple l'alcool, la vitesse, la fatigue, l'âge et les deux-roues) et notamment la place de l'alcool.

Votre rapporteur spécial déplore la perte de cette information car cet indicateur permettait de fixer les priorités de la politique de sécurité routière puis d'en juger la performance.

La réponse au questionnaire budgétaire donne néanmoins quelques informations en matière de répartition des vies sauvées.

### Répartition des vies sauvées

*L'année 2013 a connu une forte baisse de la mortalité routière au premier semestre (- 16,5 %) qui s'est fortement ralentie au second semestre (- 5,4 %). Au final, il s'agit de la quatrième plus forte baisse enregistrée depuis 1972.*

- *Selon la catégorie d'usagers*

*Parmi les 385 vies épargnées, 270 concernent les occupants de voitures de tourisme. La baisse de la mortalité à bord de ce type de véhicule se poursuit. Depuis 2000, elle est la plus importante en nombre et en pourcentage pour s'établir à respectivement - 14,3 % entre 2012 et 2013 et - 23,9 % depuis 2010.*

*La mortalité des cyclomotoristes connaît encore une baisse importante (- 11,2 %), sans doute liée à l'abandon progressif de ce mode de déplacement, alors que la mortalité motocycliste ne baisse que de - 5 % entre 2012 et 2013, soit 33 vies épargnées. La part des motocyclistes dans la mortalité continue ainsi de croître (elle était de 12,4 % en 2000, 17,6 % en 2010 et 19,3 % en 2013).*

*La mortalité des cyclistes en 2013 baisse de - 10,4 % entre 2012 et 2013, soit 17 vies épargnées, et retrouve un niveau comparable à 2010.*

*La mortalité piétonne baisse de - 4,9 % entre 2012 et 2013 avec 24 vies épargnées. Elle affiche ainsi une baisse de - 4,1 % entre 2010 et 2013.*

- *Selon la classe d'âge*

*Parmi les 365 vies épargnées, 117 concernent des jeunes de 18 à 24 ans. La baisse de la mortalité des jeunes se poursuit (respectivement - 52,4 % entre 2000 et 2010 et - 23,5 % entre 2010 et 2013. Leur part dans la mortalité diminue régulièrement chaque année (22,8 % en 2000, 20,8 % en 2010 et 19,5 % en 2013). Ce résultat est d'autant plus encourageant que pendant la même période (entre 2000 et 2010), cette population a augmenté de 4,2 %. Son sur-risque d'être tué reste néanmoins très élevé. Il est multiplié par un peu plus de 2 par rapport aux autres classes d'âge.*

*47 vies ont été épargnées chez les plus de 75 ans, soit une diminution de leur mortalité de - 9,8 %. La part des plus de 75 ans dans la mortalité s'établissait à 9,5 % en 2000, 12,5 % en 2010 et 13,3 % en 2013. Cette part progresse plus vite que leur part dans la population (7 % en 2000, 8,7 % en 2010 et 9,1 % en 2013).*

- *Selon le type de réseau routier*

*Parmi les 365 vies épargnées, 307 l'ont été sur les routes situées hors agglomération, soit une baisse de - 12,9 % entre 2012 et 2013 (et - 20,2 % entre 2010 et 2013). Malgré ce résultat, la mortalité sur ces routes représente 63,6 % de l'ensemble de la mortalité. Parmi les 2 077 décès, 1 828 ont été constatés sur les routes bidirectionnelles (habituellement limitées à 90 km/h) et 249 sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central (habituellement limitées à 110 km/h).*



*La mortalité en agglomération baisse de - 9,4 % (97 vies épargnées entre 2012 et 2013), en baisse également forte depuis 2010 (- 17,9 %).*

*Sur autoroute, la mortalité augmente de nouveau (+ 7,9 % entre 2012 et 2013) et s'établit au-dessus de celle de 2010 (+ 2 % entre 2010 et 2013).*

*Plus de la moitié des personnes hospitalisées sont accidentées en agglomération (52,2 % en 2013).*

- *Selon les vitesses moyennes pratiquées*

*La campagne de mesures de vitesse 2013 menée par l'ONISR conclut à une légère décroissance en 2013 de la vitesse moyenne pratiquée par les véhicules légers tous réseaux confondus.*

*Cette moyenne a été réduite de 0,8 km/h, passant de 79,6 km/h à 78,8 km/h. Les gains estimés par cette baisse en 2013 seraient, parmi les 365 vies épargnées, de l'ordre d'une centaine.*

*Ces mesures confirment le faible nombre de conducteurs roulant à très grande vitesse (moins de 0,4 % au-delà de 40 km/h de la vitesse maximale autorisée). En 2013, 11 643 infractions de ce type ont été constatées par le contrôle sanction automatisé (CSA), soit moins de 0,1 % de l'ensemble des infractions à la vitesse constatées par le CSA. Ces dernières ont baissé de 8,5 % par rapport à 2012.*

*Toutefois cette stabilité apparente masque de fortes disparités selon les types de réseaux. On observe en effet une augmentation (+ 3 km/h) des vitesses pratiquées par les VL sur les autoroutes limitées à 130 km/h, des valeurs stables sur les réseaux limités à 110 et 90 km/h, et une tendance à la baisse en agglomération.*

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*



## DEUXIÈME PARTIE : LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES »

### I. LE TRANSFERT DES DÉPENSES DE PERSONNEL

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 la loi de finances pour 2013, à la mission « Sécurités ».

Le périmètre du présent programme évolue en 2015, les emplois sont désormais inscrits au programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'Intérieur » de la mission « Administration générale et territoriale de l'État ». En 2015, les crédits de personnel correspondant à ces emplois, qui étaient intégralement inscrits sur l'action 01 du programme représentent 81 millions d'euros de crédits de titre 2 et 456 000 euros en AE et en CP de crédits hors titre 2. Les 1 569 ETPT sont également transférés vers le programme 216.

En conséquence, la présentation du présent projet de loi de finances a été retraitée afin d'assurer sa cohérence.

Pour présenter un coût complet de la politique de sécurité routière, il faudra désormais combiner les crédits des deux missions.

**En 2015, la dépense portée par le présent programme diminue de 6 % pour s'établir à 44,84 millions d'euros, comme le montre le tableau ci-dessous.** Toutefois, les crédits inscrits en 2015 restent supérieurs à l'exécution 2013.

### Évolution des crédits des actions du programme 207

(en millions d'euros)

	Exécution 2013 retraîtée <sup>1</sup>	LFI 2014 retraîtée <sup>2</sup>	PLF 2015	Écart 2015/2014	
				en valeur absolue	en %
<b>Action 1 « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme »</b>	2,77	4,11	3,30	- 0,81	- 19,7 %
<b>Action 2 « Démarches interministérielles et communication »</b>	20,88	19,9	19,97	+ 0,07	- 1 %
<b>Action 3 « Éducation routière »</b>	20,37	23,69	21,57	- 2,12	- 8,9 %
	<b>44,02</b>	<b>47,7</b>	<b>44,84</b>	<b>- 2,86</b>	<b>- 6 %</b>

N.B : exécution 2013 en crédits de paiement ; LFI 2014 et PLF 2015 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projet annuel de performances, rapport annuel de performances

## II. UNE MAITRISE SIGNIFICATIVE DE LA DÉPENSE

### Évolution des dépenses du programme 207 (hors personnel)

(en millions d'euros)

	LFI 2014	PLF 2015	Écart	
			en valeur absolue	en %
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	31,25	30,64	- 0,61	- 1,95 %
<b>Dépenses d'investissement</b>	3,8	3,3	0	- 13,2 %
<b>Dépenses d'intervention</b>	12,66	10,91	- 1,75	- 13,82 %

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2015

#### A. UNE STABILITÉ DES DÉPENSES DE COMMUNICATION GRAND PUBLIC

En 2015, les dépenses de fonctionnement sont quasiment stables, après un recul en 2014 de près de 3,5 millions d'euros. L'évolution est cependant contrastée selon les dépenses.

<sup>1</sup> Exécution 2013 retraitée par votre commission des finances, en loi de finances pour 2013 retraitée, 4,14 millions d'euros étaient inscrits

<sup>2</sup> Loi de finances retraitée pour tenir compte du changement de périmètre : 81,6 millions d'euros en 2014 concernaient les crédits de personnel, ces crédits sont transférés au programme 216.

Ainsi les crédits de l'action 01 dédiés aux études et recherches consacrées à la sécurité routière menées par la DSCR augmentent de 400 000 euros après avoir diminué en 2014 d'environ 500 000 euros, et sont fixés à 1,61 million d'euros.

La ligne « communication grand public » de l'action 02 augmente très légèrement après la forte baisse entre 2013 et 2014 (de 12,05 millions d'euros en 2013 à 9,93 millions d'euros en 2014) : en 2015, 10,04 millions d'euros seront consacrés à cette ligne, dont 8,99 millions d'euros pour les campagnes nationales de mobilisation.

Comme en 2014, 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 2014-2015 est de poursuivre les communications thématiques pour intérioriser les règles de l'ensemble des usagers de la route. Les actions de sensibilisation prioritaires sont les suivantes :*

- *Sensibiliser en profondeur et selon leurs codes la population prioritaire des jeunes aux risques sur la route (population en sans cesse renouvellement) : les accidents de la route sont toujours la première cause de mortalité et de handicap des 18-25 ans. L'apprentissage de la conduite, notamment par la promotion du nouveau dispositif de « conduite accompagnée », et la lutte contre l'alcool au volant sont les principaux axes de travail. Concernant les enfants, un certain nombre d'outils ludiques et pédagogiques sont créés et mis à leur disposition (édition papier et applications digitales).*

- *Poursuivre la lutte contre l'alcool au volant auprès du grand public : la conduite en état d'ivresse caractérisée constitue toujours une des principales causes 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.*

- *Poursuivre l'appel à la vigilance des « conducteurs de deux-roues motorisés » pour lesquels la situation suit une accidentalité « en dents de scie » depuis quelques années. Alors qu'ils représentent près de 2 % du trafic routier, en 2013, ils représentent 24 % de la mortalité sur la route (dans la catégorie hétérogène des usagers d'un deux-roues motorisé, les motards sont les plus en risque : 19 % de la mortalité routière).*

- *Mobiliser le grand public contre le risque d'être gravement blessé sur la route : le nombre de blessés par catégorie, la nature des blessures, leurs conditions de vie après l'accident ainsi que celles de leurs proches, le coût pour la société...*

Source : réponse au questionnaire budgétaire

**En revanche, les autres dépenses de communication et de sensibilisation connaissent une très légère diminution.** C'est le cas notamment des financements de l'action locale portée par les préfets qui diminuent de 270 000 euros pour s'établir à 5,23 millions d'euros (après avoir diminué en 2014 de 930 000 euros). Les crédits transférés aux collectivités territoriales, restés stables en 2014, diminuent de 500 000 euros pour s'établir à 2,95 millions d'euros.

Enfin, votre rapporteur salue l'effort de maîtrise sur les autres **dépenses de fonctionnement**, en particulier celles relatives à l'organisation des examens du permis de conduire (8,03 millions d'euros) et à la formation des personnels (3,08 millions d'euros).

#### **B. UNE DIMINUTION DES CRÉDITS AU TITRE DU PERMIS À UN EURO PAR JOUR**

**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'État au titre du « permis à un euro par jour », dont la dotation diminue d'un million d'euros, pour s'établir à 5,05 millions d'euros, à raison de 4,95 millions d'euros pour le paiement des intérêts aux organismes bancaires et 100 000 euros au titre du dispositif de cautionnement.** Il s'agit d'un effet d'aubaine conjoncturel et non d'une maîtrise de la dépense.

Cette année, la prévision retenue pour les taux d'intérêt paraît conforme à la réalité économique, contrairement à l'année dernière où votre rapporteur avait estimé que l'action était sur-budgétée du fait d'une évaluation beaucoup trop élevée des taux d'intérêt. Il n'y a donc pas lieu cette année de déposer un amendement de diminution des crédits.

#### **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 cm<sup>3</sup>).*

*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 €. 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<sup>er</sup> octobre 2011 par un autre établissement de crédit déjà partenaire du dispositif, un établissement de crédit s'est retiré du dispositif le 1<sup>er</sup> 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 5 établissements de crédit déjà partenaires du dispositif du « Permis à un euro par jour » et 2 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<sup>er</sup> novembre 2011.

Le dispositif « Permis à un euro par jour » va connaître des évolutions dans les prochains mois dans le cadre de la réforme du permis de conduire (cf. III.1)

[...°]

III.1 – Évolution du dispositif « Permis à un euro par jour » dans le cadre de la réforme du permis de conduire

Dans le cadre de la réforme du permis de conduire annoncée par monsieur le Ministre de l'intérieur le 13 juin 2014, l'un des volets concerne le dispositif du « permis à un euro par jour » selon trois axes majeurs :

- la création d'une tranche de prêt de 300 euros qui viendrait compléter les quatre tranches existantes de 600, 800, 1 000 et 1 200 euros ;
- l'ouverture du dispositif aux candidats ayant subi un échec à l'examen du permis de conduire ;
- la promotion du dispositif pour une meilleure connaissance.

Source : réponse au questionnaire budgétaire

## 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'État	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 <sup>er</sup> octobre 2006 au 30 septembre 2007	79 281				7,66	96,65
2008	1 <sup>er</sup> octobre 2007 au 30 septembre 2008	69 670				7,09	101,79
2009	1 <sup>er</sup> octobre 2008 au 30 septembre 2009	77 336				5,66	73,15
2010	1 <sup>er</sup> octobre 2009 au 30 septembre 2010	81 702				4,61	56,38
2011	1 <sup>er</sup> octobre 2010 au 30 septembre 2011	83 826	76		172	5,26	62,79
2012	1 <sup>er</sup> octobre 2011 au 30 septembre 2012	87 040	93	4	179	4,47	51,32
2013	1 <sup>er</sup> octobre 2012 au 30 septembre 2013	88 756	57	3	176	3,65	41,15
2013	1 <sup>er</sup> octobre 2013 au 30 septembre 2014 (bilan provisoire et partiel sur 2 semestres)	46 070	34	4	59	2,08	45,16
<b>TOTAL</b>		<b>693 165</b>	<b>260</b>	<b>11</b>	<b>586</b>	<b>46,94</b>	<b>67,73</b>

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. La prévision de dépense n'évolue pas depuis le projet de loi de finances pour 2012.

Après une sur consommation en CP en 2012, les CP et AE n'ont pas été intégralement consommés en 2013 (2,89 millions d'euros en CP et 3,28 millions d'euros en AE).



Pour l'exercice en cours, les réponses au questionnaire budgétaire précisent que « en juillet 2014, 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 2,6 M€ en AE et 3,3 M€ en 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) ».

#### **D. LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE**

La réforme du permis de conduire a été annoncée en juin 2014 par le ministre de l'intérieur.

Votre rapporteur se félicite que le ministère ait engagé cette réforme compte tenu des difficultés liées à l'organisation actuelle. La réforme devrait en effet rendre plus attractive la conduite accompagnée, réduire les délais entre deux présentations au permis et décharger les inspecteurs de nombre de tâches qui n'étaient pas le cœur de leur mission de service public. Il est aussi prévu la création d'une tranche supplémentaire de prêt dans le dispositif du « permis à un euro par jour » (cf. *supra*, réponse au questionnaire budgétaire sur le permis à un euro par jour).

Votre rapporteur souligne néanmoins que cette réforme doit être menée à budget constant et ne pas entraîner des dépenses supplémentaires.

#### **La réforme du permis de conduire**

*Cette réforme prévoit un ensemble de mesures simples et efficaces, à savoir :*

*Concentrer le service public sur l'épreuve du permis B*

*La réforme vise à rendre les inspecteurs du permis de conduire plus disponibles pour faire passer cette épreuve : en générant plus de places d'examen, les délais seront réduits.*

*Les inspecteurs consacrent actuellement 70 % de leur temps à faire passer les différents examens (code, permis voiture, moto, poids lourd principalement). Ils assurent par ailleurs des actions de prévention routière, de contrôle ou de formation.*

*L'objectif de la réforme est de faire en sorte que le temps consacré par les inspecteurs au permis B passe d'un peu plus de 40 % à près de 60 % (88 % du temps consacré aux examens sera concentré sur le permis B).*

*L'augmentation de la capacité à organiser des examens a débuté par la mobilisation, dès le 1<sup>er</sup> juillet 2014, de réservistes de la gendarmerie et de la police nationales puis d'autres agents publics pour décharger les inspecteurs du contrôle de l'épreuve théorique (le code) qui ne nécessitent pas le niveau de qualification qui est le leur. Le temps aujourd'hui consacré à cette mission représente l'équivalent de 145 000 places d'examen B supplémentaires.*

*La durée de l'épreuve pratique du permis B de 35 à 32 minutes a été réduite, dès le 1<sup>er</sup> août 2014, par la suppression d'une manœuvre. Cet ajustement, sans remettre en cause le niveau d'exigence, permettra à chaque inspecteur d'assurer 13 examens par jour au lieu de 12, ce qui représente sur une année 110 000 places d'examen B supplémentaires.*

*Enfin, la méthode d'attribution des places d'examen a été modifiée afin que les deuxièmes présentations apportent un droit à place aux écoles de conduite, au même titre que les premières.*

*Une série de mesures, effectives à partir de 2015, doit produire des effets dans la durée.*

*Ainsi, le contrôle de l'examen du code sera confié à l'été 2015 à des prestataires agréés par l'État. Les frais d'inscription qui seront dus par les candidats se substitueront aux frais de présentation aujourd'hui facturés par les auto-écoles pour la préparation du dossier et la recherche d'une place d'examen.*

*Cet engagement des auto-écoles permettra de garantir une absence de surcoût de cette évolution pour l'usager et d'assurer un service modernisé (passage de l'examen sur ordinateur individuel) à un prix uniforme.*

*Pour les épreuves pratiques du permis poids lourd, une large concertation va être engagée avec les partenaires concernés -ministères de l'éducation nationale et du travail, branches professionnelles, inspecteurs du permis de conduire- pour faire évoluer l'organisation des épreuves relevant de la formation initiale et de la formation professionnelle afin d'éviter les « doublons » entre les formateurs experts et les inspecteurs du permis de conduire.*

*Ces nouveaux dispositifs nécessitent une année de transition de façon à rédiger un cahier des charges précis, conforme aux normes européennes de la directive sur le permis de conduire et conditionnant l'agrément de ces nouveaux intervenants.*

*Ce recentrage des inspecteurs sur le cœur de leur mission de service public, au service de la jeunesse, permettra de dégager l'équivalent de 225 postes d'inspecteurs supplémentaires. Cela devrait permettre de diminuer de moitié les délais d'attente pour repasser le permis (de 98 à 45 jours), et donc de réaliser une économie substantielle pour les candidats concernés.*

*Enfin, en ce qui concerne la qualité de la formation, une feuille de route ambitieuse a été fixée aux représentants des organisations professionnelles afin de conduire une réflexion approfondie sur ce sujet d'ici la fin de cette année.*

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

## TROISIÈME PARTIE : COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

L'article 49 de la loi de finances pour 2006<sup>1</sup> 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 au 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.

---

<sup>1</sup> 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 2015, l'ensemble des recettes des amendes de la circulation et du stationnement routiers est estimé à 1,67 milliard d'euros, dont 1,38 milliard d'euros au profit du CAS. La répartition est retracée dans le tableau ci-dessous.

### Évolution de la répartition des recettes des amendes

(en millions d'euros)

		2011	2012	2013	2014 (LFI)	2015 (PLF)
<b>AF Radars</b>	Programme 751 Radars	182,0	176,0	211	220,0	217,1
	Programme 752 Fichier national du permis de conduire	16,0	16,0	28	19,0	21,9
	AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport)	181,1	267,9	170	213,7	249,1
	Programme 754 Collectivités territoriales	160,0	160,0	170	170,0	170,0
	<b>Total AF radars</b>	<b>539,1</b>	<b>619,9</b>	<b>579</b>	<b>622,7</b>	<b>658,1</b>
<b>AFM + AF hors radars</b>	Programme 754 Collectivités territoriales	488,5	477,4	501	509,8	497,2
	Programme 755 État	433,2	423,3	444	452,1	440,9
	Fonds interministériel de prévention de la délinquance	35,0	35,0	45	45,0	45,0
	Fonds « emprunts structurés »	-	25,0		-	-
	Programme 753 Procès-verbal électronique	21,2	43,4	29	31,6	30
		<b>Total AFM + AF hors radars</b>	<b>977,9</b>	<b>1 004,1</b>	<b>1 019,0</b>	<b>1 038,5</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>1 517,0</b>	<b>1 624,0</b>	<b>1 598,0</b>	<b>1 661,2</b>	<b>1 671,2</b>

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

Il convient de préciser que les montants pour 2014 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 surévalué l'année dernière, expliquant la baisse apparente entre 2014 et 2015 sur les programmes 754 et 755.

Les « AF Radars » sont affectées au CAS pour des montants déterminés en loi de finances. **En 2015, 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 249,1 millions d'euros.

S'agissant des « AF hors radars » et des « AFM », 45 millions d'euros sont versés au Fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD). **Le solde revient intégralement à la section 2 du CAS. Sur ce montant, 30 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 60 % pour le premier, soit 667,2 millions d'euros, et de 40 % pour le second, soit 440,9 millions d'euros.**

Le projet annuel de performances précise que *« l'ensemble des recettes procès-verbaux électroniques (Pvé) et carnets à souche a [...] diminué à mi-année 2014 par rapport à l'exécution 2013. Pour 2015 [...] il est prévu une relative stabilité de l'ensemble des recettes des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé »*. Par ailleurs, concernant les amendes forfaitaires majorées *« au premier semestre 2014, il est constaté une légère augmentation des AFM radars (4,5 %), une très forte hausse des recettes d'AFM liées au Pvé (65 %) et une forte baisse des AFM carnet à souche »*.

## II. UN PEU MOINS D'1,4 MILLIARD D'EUROS DE DÉPENSES EN 2015

Les **crédits demandés au titre des cinq programmes du CAS s'élèvent à 1 377,1 millions d'euros**, soit une diminution d'environ 1,8 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2014 mais une progression de 4,7 % par rapport à l'exécution 2013.

En toute rigueur budgétaire, il convient d'écarter les crédits du programme 755 « Désendettement de l'État », 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 2014 et 2015 reste en diminution (-1,49 %), mais en augmentation au regard de l'exécution 2013 (+7,8 %)**, principalement du fait de l'augmentation de la dotation aux collectivités territoriales.

### Total des dépenses du CAS

(en millions d'euros)

Numéro et intitulé du programme		Exécution 2011	Exécution 2012	Exécution 2013	LFI 2014	PLF 2015	Écart 2014/2015 (en %)	Écart 2013/2015 (en %)
751	Radars	228,42	197,71	218,66	220,00	217,12	-1,30	-0,70
752	Fichier national du permis de conduire	12,39	29,17	22,77	19,00	21,88	+15,16	-3,91
753	Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	21,22	43,37	29,00	31,56	30,00	-4,9	+3,45
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	598,12	679,77	667,19	-1,85	+11,56
755	Désendettement de l'État	362,18	458,63	446,57	452,06	440,9	-2,47	-1,27
<b>TOTAL</b>		<b>683,85</b>	<b>1375,38</b>	<b>1315,12</b>	<b>1402,39</b>	<b>1377,09</b>	<b>-1,8</b>	<b>4,71</b>
Total (hors P. 755)		321,67	916,75	868,5	950,33	936,19	-1,49	+7,79
Total (hors P. 754 et 755)		262,04	270,24	270,38	270,56	269	-0,37	-0,51

N.B : exécutions 2011, 2012 et 2013 en crédits de paiement ; LFI 2014 et PLF 2015 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

#### A. LE PROGRAMME 751 « RADARS »

Le programme couvre 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 2015, et contrairement à 2014, **les moyens du programme 751 sont diminués (217 millions d'euros en 2015 contre 220 millions d'euros) au profit du programme 752.**

Cette diminution est inscrite sur les trois actions du programme.

### Évolution de la dépense du programme 751

(en millions d'euros)

		Exécution 2011	Exécution 2012	Exécution 2013	LFI 2014	PLF 2015	Écart 2014/ 2015 (en %)
Section 1 : Contrôle automatisé							
<b>751</b>	<b>Radars</b>	<b>228,42</b>	<b>197,71</b>	<b>218,66</b>	<b>220,00</b>	<b>217,11</b>	<b>- 1,31 %</b>
1	Dispositifs de contrôle	132,02	128,81	118,59	118,81	117,14	- 1,41 %
2	Centre national de traitement	94,37	64,70	92,34	94,30	93,62	- 0,72 %
3	Soutien au programme	2,04	4,19	7,73	6,88	6,35	- 7,70 %
Titre 3	Dépenses de fonctionnement	175,86	154,92	171,77	180,12	176,52	- 2 %
Titre 5	Dépenses d'investissement	52,54	28,83	30,76	25,76	26,40	+ 2,48 %
Titre 6	Dépenses d'intervention			0,18	0,09	0,28	+ 211 %
Titre 7	Dépenses d'opérations financières		13,96	15,95	14,03	13,91	- 0,85 %

N.B : exécutions 2011, 2012 et 2013 en crédits de paiement ; LFI 2014 et PLF 2015 (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 **diminuent de 1,41 % en 2015 pour s'établir à 117 millions d'euros.**

En 2015, 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 130 radars mobiles et 123 radars fixes par 120 radars mobiles-mobiles, 43 radars chantiers, 50 radars discriminants et 40 radars vitesse moyenne.**

### Nombre de radars en France depuis 2013

	Fin 2009	Fin 2010	Fin 2011	Fin 2012	Fin 2013	Fin 2014 (prévision)	Fin 2015 (prévision)	Écart 2014/2015
Radars fixes	1 661	1 823	2 055	2 177	2 203	2 125	2 050	- 75
Radars discriminants	0	0	45	135	203	205	311	+ 106
Radars fixes double-face	0	0	0	0		40		
Radars mobiles	932	933	933	929	788	625	538	- 87
Radars mobiles-mobiles	0	0	0	0	79	200	319	119
Radars chantiers	0	0	0	0	0	90	43	- 47
Radars vitesses moyennes	0	0	0	33	67	120	152	+ 32
Radars feux rouges	118	435	638	713	712	733	712	- 21
Radars passages à niveau	0	2	2	34	45	62	75	+ 13
<b>Total hors pédagogiques</b>	<b>2 711</b>	<b>3 193</b>	<b>3 673</b>	<b>4 021</b>	<b>3 992</b>	<b>4 200</b>	<b>4 200</b>	<b>=</b>
Radars pédagogiques	0	0	273	1 730	1 636	879	890	+ 11
<b>TOTAL</b>	<b>2 711</b>	<b>3 193</b>	<b>3 946</b>	<b>5 751</b>	<b>5 628</b>	<b>5 079</b>	<b>5 090</b>	<b>+ 11</b>

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2015

Au total, l'action 01 porte 90,7 millions d'euros de dépenses de fonctionnement (- 2,4 millions d'euros par rapport à 2014), **dont 68,9 millions d'euros sont consacrés au maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle** (entretien, adaptation, réparation et remplacement des radars vandalisés).

En matière d'investissement, le Gouvernement prévoit d'engager des dépenses de l'ordre **de 26,4 millions d'euros en 2015 couvrant le remplacement de 253 appareils** (123 radars fixes et 130 radars mobiles) et **120 véhicules** :

- 120 radars mobiles-mobiles pour 6,3 millions d'euros ;
- 40 radars vitesses moyennes, pour 6,7 millions d'euros ;
- 43 radars chantiers, pour 8,6 millions d'euros ;
- 120 véhicules, pour 2,2 millions d'euros.

Comme l'année dernière, votre rapporteur spécial s'interroge sur la politique d'investissement poursuivie par la DSCR, en hausse toutefois beaucoup plus modérée en 2015 (+ 2,48 %) qu'en 2014 (+ 68 %<sup>1</sup>). Certes, il faut saluer l'acquisition d'outils plus intelligents, tels que les radars mobiles-mobiles, les radars chantiers et les radars vitesses moyennes.

<sup>1</sup> 15,35 millions d'euros étaient inscrits en loi de finances initiale pour 2013, mais 30,76 millions d'euros ont effectivement été dépensés ; 25,76 millions d'euros ont ensuite été inscrits en loi de finances pour 2014, soit + 68 %



Néanmoins, les radars chantiers et les radars vitesses moyennes présentent les coûts unitaires de maintenance les plus élevés, respectivement de 28 928 euros et 28 014 euros. Les coûts d'installation des radars vitesses moyennes et radars chantiers sont également bien supérieurs à ceux des autres dispositifs (167 475 euros par radar vitesse moyenne et 201 006 euros par radar chantier contre, par exemple, 50 750 euros pour un radar discriminant ou 52 780 pour un radar mobile-mobile).

À cet égard, **il convient de s'interroger sur la pertinence du déploiement des radars vitesses moyennes et des radars chantiers, 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 7,35 millions d'euros, soit l'installation de 20 nouveaux radars vitesses moyennes (au lieu de 40 initialement prévus) et de 20 radars chantiers (au lieu de 43).** L'économie ainsi réalisée permet d'augmenter d'autant les crédits du 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 2015 à **93,6 millions d'euros**, en diminution très légère de 0,72 % par rapport à 2014.

Par ailleurs, le fonds de roulement de l'ANTAI a fortement augmenté, du fait de moindres dépenses au titre du procès-verbal électronique<sup>1</sup>. Dans ce contexte, le niveau du fonds de roulement dépassera le seuil prudentiel de 14,5 millions d'euros, même après un prélèvement de 14 millions d'euros au profit de l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS)<sup>2</sup>.

Le niveau exact du fonds de roulement de l'ANTAI n'a pas été communiqué à votre rapporteur spécial. La non-communication d'informations financières par une agence de l'État ne permet pas un travail parlementaire efficace, ce que votre rapporteur spécial déplore vivement.

En conséquence, il vous est proposé **un amendement tendant à diminuer la subvention à l'ANTAI de 15 millions d'euros**, afin de procéder à un prélèvement à due concurrence sur son fonds de roulement.

---

<sup>1</sup> L'augmentation attendue du fonds de roulement en 2014 de l'ANTAI résulte en effet de dépenses inférieures aux prévisions au titre notamment du procès-verbal électronique (PVE), un certain nombre de communes ne s'étant pas dotées des matériels nécessaires, dont l'acquisition est facultative, à l'établissement des PVE – les élections municipales de mars 2014 ayant conduit certaines municipalités à reporter leur décision après le scrutin.

<sup>2</sup> Prélèvement prévu à l'article 45 du projet de loi de finances pour 2015.

Enfin, l'action 03 « Soutien au programme » comprend 6,35 millions d'euros (- 7,7 % par rapport à 2014) destinés à financer des dépenses d'études, de communication et de fonctionnement. Depuis 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** (même montant qu'en 2014).

#### **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	Exécution 2013	LFI pour 2014	PLF 2015	Écart 2014/2015 (en %)
<b>752</b>	<b>Fichier national du permis de conduire</b>	<b>12,39</b>	<b>29,17</b>	<b>22,76</b>	<b>19,00</b>	<b>21,88</b>	<b>+ 15,16 %</b>
Titre 3	Dépenses de fonctionnement	11,47	19,36	17,43	19,00	19,84	+ 4,42 %
Titre 5	Dépenses d'investissement	0,92	9,81	5,33	0	2,04	+ 100,00 %

N.B : exécutions 2011, 2012 et 2013 en crédits de paiement ; LFI 2014 et PLF 2015 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

S'agissant de la gestion du permis à points, en 2015, il est prévu que plus de **17 millions de lettres simples** seront adressées aux automobilistes dans le cadre de la gestion du permis à points, pour une dépense estimée à **15,7 millions d'euros**, soit un coût unitaire d'environ 93 centimes par lettre. Ces lettres sont envoyées à chaque retrait ou restitution de points.

En 2012 et 2013, 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 de l'examen des projets de loi de finances pour 2013 et 2014, il n'avait pas été possible de soumettre au vote du Sénat cette proposition. À l'occasion de la préparation du l'examen du projet de loi de finances pour 2014, votre rapporteur spécial avait interrogé le Gouvernement sur l'opportunité de maintenir ces envois. La réponse est reproduite dans l'encadré ci-dessous.

### Réponse au questionnaire budgétaire du projet de loi de finances pour 2014

**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'État a considéré que : "Les décisions de retraits de points (48), notifiés 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'État 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/telepoints/identification.do>), 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.

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

**Comme les deux années précédentes, 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 15,7 millions d'euros de crédits du programme 752 pour les réorienter vers le programme 755 « Désendettement de l'État »**.

S'agissant de la modernisation du Fichier national du permis de conduire, **4 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 conduire<sup>1</sup>, l'outil informatique « Système national des permis de conduire » (SNPC) est remplacé par le système FAETON. Il permet notamment la délivrance de **permis sécurisés**. Après des retards, le système est désormais en place, comme l'explique le Gouvernement (*cf.* encadré).

---

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

### **Avancement et mise en œuvre du projet FAETON**

*Depuis le 16 septembre 2013, la France respecte les prescriptions de la directive européenne n° 2006/126/CE du 20 décembre 2006, et le nouveau permis au format européen (type carte bancaire) est produit à partir de l'application dite «système national des permis de conduire» (SNPC).*

*Le SNPC a nécessité quelques adaptations, notamment la dématérialisation de la photographie du titulaire et de sa signature à partir du formulaire de demande de permis de conduire, pour permettre leur reproduction sur le titre dans le cadre du processus de fabrication mis en œuvre par l'Imprimerie nationale sous la supervision de l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS).*

*À ce jour, près de 2,3 millions de permis de conduire ont été produits et remis aux usagers.*

*Enfin, la directive européenne ayant fixé la limite de validité des titres nationaux en 2033, la reprise des permis de conduire délivrés avant le 19 janvier 2013 sera lancée de manière industrialisée à partir de 2020.*

*La reprise des permis transitoires F9, délivrés entre le 19 janvier 2013 et le 16 septembre 2013 (1,5 million), sera réalisée pour des raisons budgétaires sur les exercices 2015, 2016 et 2017.*

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

Une dotation d'investissement de 2,04 millions d'euros est demandée pour le maintien en condition opérationnelle de FAETON.

### **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 vue 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 millions d'euros** au titre des dépenses de fonctionnement induites par le PVé et une ligne de crédits de 0,3 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	Exécution 2013	LFI pour 2014	PLF 2015	Écart 2014/2015 (en %)
<b>753</b>	<b>Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers</b>	21,22	46,37	<b>29,00</b>	<b>32,80</b>	<b>31,56</b>	<b>- 3,78 %</b>
Titre 3	Dépenses de fonctionnement			24,11	31,56	30	<b>- 4,94 %</b>
Titre 6	Dépenses d'intervention	21,22	46,37				
Titre 7	Dépenses d'opérations financières			4,89			

N.B : exécutions 2011, 2012 et 2013 en crédits de paiement ; LFI 2014 et PLF 2015 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

Le projet annuel de performances précise que « en 2015, l'ANTAI disposera au total d'un financement de l'État de 123,62 millions d'euros, en tenant compte de la subvention versée par le programme 751 "Radars" (93,62 millions d'euros) ».

#### Le procès-verbal électronique (Pvé)

La mise en œuvre de la dématérialisation de la gestion des infractions aux règles de la circulation routière sanctionnées par une amende forfaitaire ou par une amende forfaitaire majorée, s'est traduite par la mise en œuvre en 2010 du projet de procès-verbal électronique (Pvé).

Cette réforme avait pour objectif de moderniser substantiellement, au profit des forces de l'ordre de l'État et des polices municipales, la gestion des amendes, en substituant au carnet à souche des outils nomades de type PDA ou terminal informatique embarqué (TIE ou IHM web). Jusqu'à l'été 2014, elle concernait les infractions des 4 premières classes relatives à la circulation routière. À l'automne 2014, ce périmètre « sécurité routière » sera étendu à l'ensemble du domaine contraventionnel et portera le nombre d'infractions pouvant être relevées au moyen du procès-verbal électronique à plus de 1 270 infractions.

Cette réforme s'est accompagnée de la création par décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 de l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), établissement public administratif placé sous tutelle du ministère de l'intérieur qui gère le dispositif

L'année 2015 marquera une nouvelle étape pour la verbalisation électronique puisque le paiement immédiat devrait être opérationnel après publication des textes réglementaires. Il sera mis en expérimentation par ailleurs de nouveaux matériels de type tablettes dans les unités de police et gendarmerie nationales.

*Le déploiement dans l'ensemble des régions en métropole et outre-mer était achevé fin juin 2012 conformément au calendrier initial. À ce jour, les forces de l'ordre sont équipées de 15 649 PDA (8 634 pour la police nationale et 7 015 pour la gendarmerie nationale). La dotation de la gendarmerie nationale s'est achevée fin 2013 par une dernière tranche de 1 600 PDA.*

*S'agissant des collectivités locales, après un démarrage prudent la première année, 1 954 communes ont intégré le dispositif PVé au 1<sup>er</sup> septembre 2014, dont 34 de plus de 100 000 habitants (hors Paris) sur 40. Fin 2014, la prévision de raccordement devrait aboutir à un total de 53 communes entre 50 000 et 100 000 habitants.*

*Enfin, le nombre d'ACO<sup>1</sup> pour l'année 2013 est de l'ordre de 17,2 millions (10,8 millions en 2012). Sur les 7 premiers mois de 2014, le nombre d'ACO relevant des collectivités territoriales est supérieur à celui de l'État (7,7 millions contre 3,34).*

*Pour 2015, l'objectif est d'atteindre un total de 21 millions d'avis de contravention traités par PVé. La prévision relative aux plaques étrangères est de 85 000 ACO.*

*Un fonds d'amorçage doté de 7,5 M€ a été créé en 2011 pour aider, à hauteur de 50 %, les collectivités territoriales à se doter de matériels nomades (environ 1 000 € pour un PDA). Ce dispositif a été prorogé, en LFI 2014, jusqu'en 2015.*

*Le recours au Pvé est source de nombreux avantages par rapport au carnet à souche utilisé auparavant, dans la constatation des infractions à la circulation ou au stationnement. On peut en particulier citer le taux de poursuite avec 95,4 % pour les services de l'État et 92 % pour les collectivités territoriales des messages d'infraction (MIF) qui donnent lieu à l'envoi d'avis de contravention (ACO). Le ratio ACO/MIF escompté pour 2014 est de 85 % pour les services de l'État. Le taux de contestation des infractions est de 2,2 %. Enfin le taux de paiement est de 62 % contre 50 % pour le timbre amende. Il convient enfin de souligner le gain de temps pour les fonctionnaires de police chargés de la verbalisation et la fiabilité des données induite par l'utilisation du Pvé.*

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

Si l'équipement des forces de l'ordre de l'État est achevé, ce n'est pas le cas des communes, qui sont néanmoins 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 en 2013 alors que le nombre de communes potentiellement bénéficiaires s'accroît d'année en année.

---

<sup>1</sup> Avis de contravention donnant lieu à paiement ou à contestation de l'amende forfaitaire.

**Le Gouvernement a en conséquence décidé de prolonger ce fonds de deux ans, jusque fin 2015.**

**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 497,19 millions d'euros** correspondant à 53 % du produit des amendes forfaitaires hors radars et des amendes majorées<sup>1</sup>.

**La dotation totale prévue par le projet de loi de finances pour 2014 s'élève donc à environ 667,19 millions d'euros.**

Tout comme pour le programme 755, le montant estimé, en légère baisse par rapport à la loi de finances initiale pour 2014, est évalué sur la base des données connues à mi-2014.

**Évolution de la dépense du programme 754**

(en millions d'euros)

	Exécution 2011	Exécution 2012	Exécution 2013	LFI 2014	PLF 2015	Écart 2014/2015 (en %)
<b>754</b>	<b>59,63</b>	<b>646,50</b>	<b>598,12</b>	<b>679,77</b>	<b>667,19</b>	<b>- 1,85 %</b>

N.B : exécutions 2011, 2012 et 2013 en crédits de paiement ; LFI 2014 et PLF 2015 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

<sup>1</sup> 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* »<sup>1</sup>.

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* ».

L'article 63 de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles modifiera profondément cette répartition. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, l'absence ou l'insuffisance du paiement de la redevance de stationnement ne donnera plus lieu à une sanction pénale (amende au montant uniforme de 17 euros) mais au paiement d'un « forfait de post-stationnement », dont le montant sera voté par le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'intercommunalité compétente. Le produit des forfaits de post-stationnement sera donc directement attribué aux collectivités territoriales instaurant un stationnement payant. Il y aura donc perte de recettes pour l'État, dont il faudra tenir compte en loi de finances.

#### **E. LE PROGRAMME 755 « DÉSENDETTEMENT DE L'ÉTAT »**

L'intitulé de ce programme est ambitieux mais ne reflète pas entièrement la réalité puisqu'il ne **s'agit que d'un « branchement budgétaire » entre le CAS et le budget général de l'État**. La partie du produit des amendes non utilisé 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'État dans la mesure où ils viennent minorer le montant du déficit budgétaire au titre de l'exercice.

---

<sup>1</sup> Articles L. 2334-24 et L. 2334-25 du code général des collectivités territoriales.

### Évolution de la dépense du programme 755

(en millions d'euros)

		Exécution 2011	Exécution 2012	Exécution 2013	LFI 2014	PLF 2015	Écart 2014/2015 (en %)
<b>755</b>	<b>Désendettement de l'État</b>	<b>362,18</b>	<b>458,63</b>	<b>446,57</b>	<b>452,06</b>	<b>440,90</b>	<b>- 2,46 %</b>

N.B : exécutions 2011, 2012 et 2013 en crédits de paiement ; LFI 2014 et PLF 2015 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

---

## LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

En première délibération, 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**.

En seconde délibération, l'Assemblée nationale **a minoré de 3 millions d'euros** en autorisations d'engagement et en crédits de paiement les crédits du programme « Sécurité et éducation routières ».



## AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR VOTRE COMMISSION DES FINANCES



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2015

MISSION « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET  
DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

N°

1

# A M E N D E M E N T

présenté par

M. DELAHAYE, rapporteur spécial

### ARTICLE 34 (ÉTAT D)

Modifier ainsi les crédits des programmes :

*(en euros)*

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
<b>Radars</b>		7 350 000		7 350 000
<i>dont titre 2</i>				
<b>Fichier national du permis de conduire</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>Contrôle et modernisation de la circulation et du stationnement routiers</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</b>	7 350 000		7 350 000	
<i>dont titre 2</i>				
<b>Désendettement de l'État</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>TOTAL</b>	7 350 000	7 350 000	7 350 000	7 350 000
<b>SOLDE</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	

### **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 40 nouveaux radars « vitesses moyennes » et 43 radars « chantiers » en 2015 pour un coût unitaire respectivement de 167 500 et 200 000 euros (contre, par exemple, 50 750 euros pour un radar discriminant ou 52 780 pour un radar mobile-mobile). Or ce sont également les types de radars pour lesquels les frais de fonctionnement sont les plus élevés, respectivement de 28 928 euros et 28 014 euros.

**Il convient donc de s'interroger sur la pertinence du déploiement des radars vitesses moyennes et des radars chantiers, 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.

**Le présent amendement propose l'installation de seulement 20 radars « vitesses moyennes » et 20 radars « chantiers », soit une diminution de la dépense de 7,35 millions d'euros.**

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



## PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2015

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 34  
(ÉTAT D)

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
<b>Radars</b>		15 000 000		15 000 000
<i>dont titre 2</i>				
<b>Fichier national du permis de conduire</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>Contrôle et modernisation de la circulation et du stationnement routiers</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>Désendettement de l'État</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>TOTAL</b>		15 000 000		15 000 000
<b>SOLDE</b>		<b>- 15 000 000</b>		<b>- 15 000 000</b>

### OBJET

Le présent amendement vise à **diminuer de 15 millions d'euros la subvention** versée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) (action 02 du programme 751), **en vue d'opérer un prélèvement à due concurrence sur le fonds de roulement de cet opérateur.**

En effet, **le fonds de roulement de l'ANTAI devrait dépasser 28,5 millions d'euros fin 2014**, et rester au-delà du niveau prudentiel du fonds de roulement (estimé à 14,5 millions d'euros, soit 40 à 45 jours de dépenses de fonctionnement) après le prélèvement de 14 millions d'euros au profit de l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS) proposé à l'article 45 du présent projet de loi de finances.

**Or, malgré ses demandes répétées, votre rapporteur spécial n'a pas obtenu du Gouvernement les informations sur le niveau prévisionnel attendu du fonds de roulement de l'ANTAI**, et donc sur l'ampleur du dépassement du niveau de 28,5 millions d'euros.

**C'est pourquoi, dans l'attente de cette information, dont la non-communication porte atteinte aux prérogatives de contrôle du Parlement, il est proposé de réduire le fonds de roulement de l'ANTAI de 15 millions d'euros**, avant d'ajuster éventuellement ce montant à la baisse selon les informations qui pourront être communiquées ultérieurement.





## PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2015

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 64

Après l'article 64

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 2015, l'État va consacrer **15,7 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 2015

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 34

(ÉTAT D)

Modifier ainsi les crédits des programmes :

*(en euros)*

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
<b>Radars</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>Fichier national du permis de conduire</b>		15 700 000		15 700 000
<i>dont titre 2</i>				
<b>Contrôle et modernisation de la circulation et du stationnement routiers</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>Désendettement de l'État</b>	15 700 000		15 700 000	
<i>dont titre 2</i>				
<b>TOTAL</b>	15 700 000	15 700 000	15 700 000	15 700 000
<b>SOLDE</b>		<b>0</b>		<b>0</b>

**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 15,7 millions d'euros pour l'État.**

---

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 12 novembre 2014, sous la présidence de Mme Michèle André, présidente, la commission a procédé à l'examen du rapport de M. Philippe Dominati, rapporteur spécial, sur les programmes « Gendarmerie nationale » et « Police nationale » de la mission « Sécurités » (et article 59 septies), 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 (CAS) « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », et du rapport de M. Jean Pierre Vogel, rapporteur spécial, sur le programme « Sécurité civile » de la mission « Sécurités ».

**Mme Michèle André, présidente.** – Je salue la présence d'Alain Gournac, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères sur le programme « Gendarmerie nationale » de la mission « Sécurités ».

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial.** – Les crédits proposés au titre des programmes « Police nationale » et « Gendarmerie nationale » s'élèvent à 17,74 milliards d'euros en autorisations d'engagement et 17,76 milliards en crédits de paiement, en progression respectivement de 1,13 % et de 0,49 % par rapport aux crédits ouverts en loi de finances initiale.

Cette hausse reflète pour partie les créations de postes, à hauteur de 405 emplois temps plein (ETP), dont 243 ETP pour la police et 162 ETP pour la gendarmerie, portant le total des créations d'emplois à 1 290 ETP depuis 2013.

Des écarts croissants s'observent entre les prévisions et les exécutions du plafond d'emplois de la gendarmerie nationale : la sous-exécution a atteint 1 810 emplois équivalents temps plein travaillés (ETPT) en 2013, soit 1,86 % des emplois du programme, ce qui traduit la difficulté des gestionnaires à appréhender les comportements individuels des agents. En conséquence, de nombreuses brigades de gendarmerie sont incomplètes.

La stabilisation des dépenses de personnel de la police nationale entre 2014 et 2015 (+ 0,1 milliard d'euros) s'explique par une surévaluation des crédits de titre 2 en loi de finances initiale pour 2014. À périmètre constant, les dépenses de personnel augmentent en réalité de 1,1 % par rapport à 2014. La masse salariale devrait en revanche se stabiliser entre 2015 et 2017, sous l'effet d'un repyramidage (des postes de catégorie A sont supprimés au profit de postes de catégories B et C) et d'une baisse drastique des mesures catégorielles qui seront inférieures à 1 million d'euros en 2017, soit un niveau historiquement bas qui pourrait peser sur l'attractivité des métiers de la sécurité. La baisse en 2014 du taux de l'indemnité de sujétion

spéciale de police (ISSP) a d'ores et déjà constitué un frein au recrutement. Enfin, selon la Cour des comptes, le stock d'heures supplémentaires du corps d'encadrement et d'application de la police nationale, estimé à 15 749 000 heures par le ministère de l'intérieur, réévalué à la hausse par rapport aux estimations antérieures (14,6 millions d'heures), requiert la constitution d'une provision, comprise entre 194 et 322 millions d'euros.

Les indicateurs de mission montrent une hausse généralisée de la délinquance en 2013 : les atteintes volontaires à l'intégrité physique des personnes ont augmenté l'an passé, tant en zone police (+ 1,29 %, après + 1,45 % en 2012) qu'en zone gendarmerie (+ 3,2 %) ; les violences physiques non crapuleuses et les violences sexuelles ont crû de 1,1 % en 2013 en zone police et de 9,8 % en zone gendarmerie (au lieu de - 9,2 % en 2012) ; le nombre de cambriolages a progressé de 7 %, tant en zone police qu'en zone gendarmerie pour atteindre un total de 390 000 en 2013 ; enfin, les atteintes aux biens ont augmenté en zones police (+ 2,7 %) et gendarmerie (+ 3,9 %). Les résultats du premier semestre 2014 sont contrastés.

De telles évolutions, en partie imputables à la situation économique, laisseront des traces durables sur le sentiment d'insécurité de nos concitoyens et justifieraient que les données issues des enquêtes conduites par l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales (ONDRP) soient valorisées dans la préparation des documents budgétaires et utilisées pour élaborer un indicateur pertinent sur ce ressenti, comme notre collègue Jean-Vincent Placé l'avait d'ailleurs proposé l'an dernier. En outre, la création d'un indicateur mesurant la part des activités dédiées à la prévention et à la répression par les forces de police serait également utile et pourrait constituer l'un des objectifs du service statistique ministériel de la sécurité intérieure (SSMSI) créé cette année.

L'Assemblée nationale a adopté l'article 59 *septies* autorisant les collectivités territoriales à participer, jusqu'en 2017, au financement d'opérations immobilières de la police nationale, de la gendarmerie nationale et de la justice. Il s'agit de la deuxième reconduction d'un dispositif institué par la loi d'orientation et de programmation de la sécurité intérieure (LOPSI) du 29 août 2002. Ce dispositif est bienvenu et nécessaire.

Je salue le courage et l'engagement des forces de sécurité, dont j'ai pu rencontrer les syndicats, ainsi que les directeurs généraux de la police nationale et de la gendarmerie nationale. Je suggère d'adopter sans modification les crédits des programmes « Police nationale » et « Gendarmerie nationale » de la mission « Sécurités », ainsi que l'article 59 *septies* rattaché. J'estime en conclusion que le bilan négatif en matière d'insécurité pour 2013 commande de renforcer les personnels.

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – La politique de sécurité routière a porté ses fruits ; le nombre de tués et blessés sur les routes françaises a fortement diminué entre 2008 et 2013 (3 268 morts en 2013). Il

---

convient de ne pas baisser la garde car le nombre de morts a légèrement augmenté sur les huit premiers mois de l'année 2014. L'objectif du Gouvernement est de passer sous la barre de 3 200 morts en 2015.

Sous réserve du transfert des dépenses de personnel au programme 216, les dépenses du programme 207 « Sécurité et éducation routières » restent stables par rapport à la réalisation 2013. Le bas niveau des taux d'intérêt réduit d'un million d'euros la charge financière de l'État au titre du permis à un euro par jour. Je salue la réforme annoncée du permis de conduire, qui devrait rendre plus attractive la conduite accompagnée, réduire le délai entre deux présentations à l'examen et décharger les inspecteurs de tâches qui n'étaient pas au cœur de leur mission. Je serai attentif à ce qu'elle soit menée à budget constant.

Quant au contrôle de la circulation et du stationnement routier, les recettes attendues pour 2015 s'établissent à 1,671 milliard d'euros, en légère progression par rapport à 2014. Elles se répartissent entre les amendes forfaitaires « radars » (658 millions d'euros), les amendes forfaitaires majorées et les amendes forfaitaires hors radars (1,01 milliard d'euros). Elles contribuent au financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) à hauteur de 249 millions d'euros et à celui de programmes pour les collectivités territoriales (170 millions d'euros sur le programme « radars » et 497 millions d'euros sur le programme 754) ; 45 millions d'euros sont versés au Fonds interministériel de prévention de la délinquance et 440 millions d'euros sont consacrés au désendettement de l'État.

Je me suis interrogé, comme chaque année, sur la politique de l'État en matière de radars, qui fera sans doute l'objet de mon contrôle budgétaire de l'an prochain. Certains de ces équipements vieillissant, on s'efforce d'implanter de nouveaux radars « vitesses moyennes » ou « chantiers », bien plus intelligents que les précédents, mais bien plus chers : 200 000 euros pièce environ. Puisque l'on nous annonce quarante nouveaux radars « vitesse moyenne » et quarante-trois nouveaux radars « chantiers », je proposerai un amendement réduisant les nouvelles installations à vingt de chaque type, pour une économie de 7,35 millions d'euros que je vous propose d'affecter aux collectivités territoriales.

L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), installée à Rennes, gère tous les procès-verbaux ; elle envoie, pour un coût de 15,7 millions d'euros, 17 millions de lettres simples qui arrivent souvent avec beaucoup de retard, alors que les procès-verbaux portent l'indication du nombre de points de permis retirés, information d'ailleurs disponible en ligne. C'est pourquoi je proposerai de supprimer l'envoi de ces lettres et de récupérer les sommes correspondantes. Un troisième amendement diminuera de 15 millions d'euros le fonds de roulement de cette agence. Je ne suis pas parvenu à en obtenir le montant exact, mais je l'estime entre 40 et 50 millions d'euros, la subvention de l'État à cette agence

s'élevant à 123 millions d'euros, et un prélèvement de 15 millions d'euros sur le fonds de roulement de l'ANTAI, par une baisse à due concurrence de la subvention de l'État, devrait maintenir le montant du fond au-dessus de son niveau prudentiel.

Le procès-verbal électronique a remplacé le carnet à souches, 15 600 outils de verbalisation électronique ayant été répartis entre police nationale et gendarmerie. Ce sont 1 954 communes qui en ont doté leurs polices municipales : le fonds d'amorçage destiné à aider les communes à les acquérir a été prorogé jusqu'en 2015.

**M. Jean Pierre Vogel, rapporteur spécial.** - Les crédits du programme « Sécurité civile » ne couvrent qu'une partie des moyens consacrés à la sécurité civile : les moyens de l'État forment 48 % des crédits de paiement de la politique transversale de sécurité civile, lesquels s'élèvent à 915,7 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2015 ; surtout, le budget total des services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) atteint 4,36 milliards d'euros dans les budgets primitifs pour 2014, soit cinq fois les crédits inscrits aux missions du budget de l'État, répartis entre 2,49 milliards d'euros pour les départements et 1,87 milliard d'euros pour les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). La politique de sécurité civile relève bien d'une responsabilité partagée, et il est heureux que le ministre de l'intérieur ait confirmé le 4 octobre dernier le rôle de l'échelon départemental comme niveau d'organisation de la réponse opérationnelle des SDIS, tout en pérennisant leur mode de financement par les collectivités territoriales et l'État.

Les crédits de paiement du programme « Sécurité civile » (439,55 millions) augmentent de 0,6 % sous l'effet d'une hausse des dépenses de personnel. La progression des crédits d'investissement (+ 4,8 millions d'euros) doit être relativisée puisque, en 2013, les opérations d'investissement ont été une variable d'ajustement de l'exécution budgétaire par le report d'une partie de ces dépenses en 2014.

Les autorisations d'engagement (401 millions d'euros) sont en recul de 31,9 % : l'inscription de 167 millions d'euros d'autorisations d'engagement en loi de finances initiale pour 2014 pour la passation du nouveau marché de maintien en condition opérationnelle des avions a entraîné mécaniquement une diminution des autorisations d'engagement pour l'année 2015 par rapport à 2014.

Le schéma d'emploi du programme présente une diminution de 24 emplois équivalent temps plein (ETP), ce qui n'empêche pas une nette hausse des dépenses de personnel, portées à 166,61 millions d'euros, soit une augmentation de plus de 3,7 millions d'euros par rapport aux crédits ouverts en loi de finances initiale pour 2014. Cette progression traduit en réalité la correction d'une sous-budgétisation chronique des dépenses de personnel.



---

Cette année voit la refonte et la simplification du dispositif de performance : cinq objectifs et neuf indicateurs sont proposés, au lieu de neuf objectifs et onze indicateurs en 2014. Cette évolution accroît la lisibilité des moyens affectés à la politique de sécurité civile, alors que les crédits du programme ne représentent qu'un peu plus de 0,1 % des dépenses du budget de l'État. Cependant, le changement d'indicateur mesurant la disponibilité des hélicoptères interdit les comparaisons d'une année sur l'autre, alors qu'apparaissaient les conséquences néfastes du vieillissement de la flotte.

Le renouvellement de la flotte aérienne a été trop longtemps différé. Le remplacement des neuf Tracker, dédiés à l'attaque des feux naissants, est toujours prévue à l'horizon 2020 ; le ministère de l'intérieur m'a sobrement indiqué que la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises lui remettrait des propositions techniques pour le renouvellement de la composante Tracker, en étudiant différents modèles économiques (achat, location). En outre, comme l'a précisé le ministère de l'intérieur, la flotte d'avions d'investigation et de coordination Beechcraft 200 a un âge moyen de 27 ans mais des réponses devraient être apportées puisque le nouveau marché de maintenance prévoit leur rénovation. Par ailleurs, toujours selon le ministère de l'intérieur, l'équipement de deux des trois avions de la flotte en moyens optroniques contribuera à moderniser l'approche des missions de recherche des feux de forêt et à développer de nouvelles missions subsidiaires au profit du ministère. Ces choix engendrant des dépenses de maintenance accrues, il serait utile d'effectuer des simulations comparant les surcoûts liés au maintien de la flotte actuelle et le coût de nouveaux appareils.

Il conviendrait également de mutualiser l'usage des hélicoptères avec les forces de police et de gendarmerie, voire au niveau interministériel, par exemple avec les acteurs de la santé publique. Une flotte nationale unique de la sécurité civile, de la gendarmerie et du service d'aide médicale urgente (SAMU) pourrait être envisagée, en définissant chaque année le crédit d'heures alloué à chacune des missions et les règles de priorité d'emploi entre ces services, afin d'homogénéiser le parc aérien, de réduire le coût de sa maintenance et d'optimiser son utilisation.

Le projet ANTARES (Adaptation nationale des transmissions aux risques et aux secours) vise une meilleure interopérabilité des systèmes de communication des forces de sécurité. Son coût total d'investissement s'élèvera, d'ici 2018, à quelque 118 millions d'euros pour l'État, qui supportera la mise en œuvre et le financement des relais radio constituant toute l'infrastructure du réseau. Pour leur part, les SDIS prendront en charge les postes mobiles équipant les véhicules et les postes fixes des casernes, ainsi que l'adaptation technique des dispositifs radio équipant les centres de traitement de l'alerte et le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours.

Il est regrettable que, depuis 2013, les efforts d'investissement consentis par les SDIS ne soient plus soutenus par les crédits du Fonds d'aide à l'investissement (FAI), dont une part importante concourait spécifiquement, depuis 2007, au financement d'Antares.

Le Gouvernement concentre ses investissements, en 2015 et 2016, sur la couverture par ANTARES de l'ensemble du territoire national ; s'établissant à 95 %, le taux de couverture pose toujours le problème de « zones blanches », notamment dans les départements ruraux. Ce taux correspond en outre vraisemblablement aux résultats d'une modélisation de la couverture radio à l'aide de modèles informatiques. Les mesures effectuées sur le terrain font apparaître des chiffres sensiblement inférieurs. Il convient d'envisager des solutions techniques afin d'améliorer la couverture du territoire, tout en veillant à ce que leur coût ne soit pas excessif.

À cette fin, je propose la création d'un nouvel objectif de performance « Couverture optimale du territoire national par le réseau ANTARES en vue de la protection des populations », auquel serait associé un indicateur de la part de la population couverte par le réseau, renseigné notamment par des mesures de couverture réalisées sur le terrain.

Sous le bénéfice de ces observations, je vous propose d'adopter sans modification les crédits du programme « Sécurité civile », qui correspond à la mise en œuvre d'une politique régaliennne.

**M. Alain Gournac, rapporteur pour avis.** - Je m'associe aux félicitations que Philippe Dominati a adressées aux gendarmes. Le programme « Gendarmerie » aurait dû comporter un effort en faveur du logement de nos gendarmes, dont les piètres conditions de vie affectent directement leur moral et celui de leurs familles. Il ne prend pas suffisamment en compte les nouveaux risques auxquels ils sont exposés, comme les jets d'acide. Il convient enfin de bien expliquer les regroupements de brigades : le directeur général de la gendarmerie nous a présenté les inconvénients de brigades trop petites, mais leur départ aurait de lourdes répercussions sur les communes et les cantons.

**M. Yvon Collin.** - Philippe Dominati a souligné dans son rapport le surcoût record de 38,7 millions d'euros pour l'envoi de gendarmes en opérations extérieures en 2010, puis la diminution de cette charge. S'explique-t-elle par des missions différentes, ou par la raréfaction des volontaires ?

**M. Marc Laménie.** - Les trois rapports font apparaître les liens étroits entre les composantes de cette mission. Si les effectifs de la gendarmerie augmentent légèrement, des petites brigades restent incomplètes. Le principe des communautés de brigades est-il performant ? Beaucoup de postes dans la hiérarchie ne sont pas pourvus. En tant que maire d'une petite commune, j'ai longtemps eu pour interlocuteurs les

pompiers et les gendarmes, qui passent désormais plus de temps enfermés dans leurs brigades. Celles de proximité consacrent beaucoup de temps à des missions sociales, malgré un manque criant de moyens humains. Comment les effectifs se répartissent-ils entre l'état-major et le terrain ? Certaines brigades ont de grandes difficultés à obtenir des véhicules neufs, les leurs ayant parfois 300 000 kilomètres au compteur. Le recrutement de gendarmes adjoints de réserve, qui représente une formation pour les jeunes, est-il toujours d'actualité ?

**M. Michel Canevet.** – Je suis, moi aussi, préoccupé par le défaut d'investissement dans les gendarmeries et par les conditions de logements, souvent indécentes. J'apprécie que le rapporteur approuve la prorogation de la possibilité donnée aux collectivités locales d'intervenir, notamment par crédit-bail, conformément à la loi de 2002. Les crédits en cours répondront-ils aux besoins identifiés ? On nous propose le renouvellement de 2 000 véhicules de gendarmerie sur les 26 500 du parc, soit une durée moyenne d'utilisation de près de quatorze ans à ce rythme de renouvellement. Est-ce normal ? Je m'étonne enfin du refus de L'ANTAI de communiquer le niveau de son fonds de roulement. Cette rétention d'information n'est pas acceptable.

**M. Jean-Claude Boulard.** – Où en est-on de la dépénalisation des amendes de stationnement ? Une meilleure maîtrise de cette ressource bénéficierait aux finances des collectivités locales. Gilles Carrez et moi étions parvenus à convaincre, il y a trois ans, de l'opportunité d'une revalorisation de ces amendes de onze à dix-sept euros, mais cela n'a manifestement pas suffi à les rendre dissuasives : certains continuent à préférer s'y exposer plutôt que de payer un parking...

**M. Jacques Genest.** – L'État abandonne ses missions régaliennes. Il est facile pour les préfets de faire état de nombreux procès-verbaux, mais qu'en est-il des statistiques des atteintes aux biens et aux personnes ? Il faudrait des effectifs pour améliorer la protection de nos concitoyens. Sur l'immense plateau ardéchois, il y a trois brigades – tout va bien quand les cinq gendarmes peuvent mettre de l'essence dans leurs véhicules ! Le rapport nous a également montré dans la gendarmerie une armée mexicaine, composée surtout de capitaines et de colonels – cela fait des débouchés....

En tant que président de l'association des maires ruraux de mon département, je sais d'expérience que les gendarmes ne sont plus proches des élus : j'en arrive à ne plus connaître leur nom. Nous assistons à un transfert de la délinquance du milieu urbain au milieu rural : nous avons désormais nous aussi des hold-up dans nos commerces – trois dans la même nuit, une chose inouïe chez nous – et ils restent impunis.

**M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général.** – Les saisies d'avoire criminels sont en augmentation. Pourquoi ne pas mettre les véhicules

concernés à la disposition des forces de l'ordre, plutôt que d'attendre à grands frais qu'ils deviennent inutilisables ?

**M. Jean-Claude Requier.** - Je ne suis pas un chaud partisan des radars, mais j'aurai appris aujourd'hui la différence entre radars « chantiers » et radars « tronçons ». Quant aux gendarmes, je rejoins Jacques Genest : on les voit bien moins au contact de la population et des élus. Au lieu de faire des tournées avec leur fourgonnette, ils restent dans leurs brigades face à leurs ordinateurs. Leur rôle de prévention était pourtant efficace. Il faut qu'ils soient au bord des routes et des chemins, puisqu'il reste des coins de France où il y en a encore...

**M. Éric Doligé.** - Avance-t-on vers un règlement du problème des numéros d'urgence 18 et 15, qui coûte une fortune ? La majorité des départements sont contraints d'installer pour les pompiers et pour les hospitaliers des centres d'alerte revenant de trois à cinq millions d'euros.

La participation des communes au budget du SDIS est limitée à l'inflation, les départements assumant la différence. Elles se sont souvent entendues pour que cette participation soit prise en charge par l'intercommunalité, afin d'égaliser les contributions. Selon l'humeur du sous-préfet, cet arrangement est accepté ou non. Un amendement pourrait-il autoriser les intercommunalités à prendre la responsabilité des SDIS ?

Les commissions de sécurité sont entièrement financées par les collectivités, alors qu'elles sont entièrement à la disposition de l'État. Pourquoi celui-ci ne prendrait-il pas à sa charge les 70 millions d'euros annuels qu'elles représentent ?

Pourrait-on, enfin, établir une hiérarchie des activités des gendarmes en fonction de leur importance, de manière à ce qu'ils enquêtent sur les cambriolages, plutôt que de faire des contrôles d'alcoolémie sur les routes à dix heures du matin ?

**M. Dominique de Legge.** - Non seulement les dotations de la gendarmerie baissent, mais le rapport nous apprend qu'elles sont affectées pour moitié au solde d'engagements antérieurs. Cet écart entre les objectifs affichés et les moyens est inquiétant : les véhicules doivent à présent durer non pas treize, mais bien vingt ans. Dans ces conditions, combien passeraient le contrôle technique ?

**M. Antoine Lefèvre.** - La mutualisation des moyens des SDIS et du SAMU serait une bonne chose. Dans mon département de l'Aisne, de nouvelles structures destinées au SDIS pourraient accueillir le SAMU, mais celui-ci fait des difficultés. Nos concitoyens ont du mal à le comprendre... La mutualisation des hélicoptères est également à souhaiter, pour des raisons d'économies comme de meilleure couverture du territoire.

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial.** - Selon le directeur général de la gendarmerie nationale, les gendarmes engagés en opérations

extérieures ont diminué de 262 à 172 entre l'automne 2013 et l'automne 2014 : il n'y a pas de contrainte particulière sur ce budget.

La gendarmerie souffre en revanche d'un écart de 1,8 % entre son plafond d'emplois et ses effectifs réels, soit plus de 1 800 postes. La concentration des brigades fera passer les effectifs des plus nombreuses d'entre elles de dix-huit à vingt-quatre gendarmes. La suppression d'une partie des brigades ne pourra s'effectuer qu'en contact avec les élus.

Quant à la hiérarchie des missions, il est frappant que lors des années d'élections, le seul établissement des procurations par les services de police et de gendarmerie suffit à absorber le bénéfice des emplois créés, soit l'équivalent de plus de 700 postes.

Des arbitrages ont été pris en vue de la mutualisation des matériels et de l'immobilier, mais les marges de manœuvre sur l'intendance et le fonctionnement sont limitées pour des programmes dont 88 % des dépenses relèvent du titre 2. Les espoirs des hauts fonctionnaires comme des syndicats reposent sur les gains de mutualisations futures.

Priorité fixée par la hiérarchie de la gendarmerie, le logement des gendarmes bénéficiera d'un programme spécial de réhabilitation à hauteur de près de 30 millions d'euros par an en 2013, 2014 et 2015, au détriment sans doute du renouvellement des véhicules et autres matériels. Je partage vos inquiétudes sur les investissements nécessaires pour la modernisation de la gendarmerie.

Le problème des véhicules se pose également pour la police nationale, dont les syndicats aimeraient disposer des automobiles saisies. Il est vrai que ces grosses cylindrées ne sont guère adaptées aux missions ordinaires de la police et de la gendarmerie, et que les juges seraient réticents à les mettre à disposition...

**M. Daniel Raoul.** – Cela a bien été fait pour des voitures allemandes dans le Morbihan. Le stockage coûte cher et la valeur vénale des véhicules finit par diminuer considérablement.

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial.** – Ce sera effectivement une piste à approfondir.

**Mme Michèle André, présidente.** – Je me souviens que Michel Charasse, quand il était ministre, s'était saisi de cette question. Que le sujet ne soit pas neuf ne nous dispense pas de rechercher une solution efficace.

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial.** – S'agissant enfin des missions effectuées, sur un plafond global d'emplois de 97 215 gendarmes, le maintien de l'ordre et la sécurité publique représentent 44 900 emplois équivalents temps plein travaillé (ETPT), la sécurité routière 11 100 ETPT et les missions judiciaires 24 800 ETPT. Les budgets pour 2014 et 2015 auraient dû confier la responsabilité du transfèrement des prisonniers à la justice. La

tranche 2013 de transfert n'a pas été réalisée, et les opérations doivent reprendre en 2015.

Le stock d'heures supplémentaires effectuées dans la police nationale - plus de 15 millions ! - est un important sujet de préoccupation. Les fonctionnaires les soldent habituellement lors de leur départ à la retraite, ce qui fait courir le risque d'effectifs très insuffisants sur le terrain. Je rappelle que, selon la Cour des comptes, le coût de ce stock d'heures s'élève à plus de 320 millions d'euros.

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** - Je ne m'étonne plus vraiment de l'attitude de l'ANTAI, puisque j'attends toujours réponse à mes questions sur la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique. Il nous faut être persévérants...

La dépenalisation des amendes, votée en janvier 2014, sera normalement mise en œuvre à partir du 1er janvier 2016, ce qui modifiera le CAS « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ». La loi de simplification de la vie des entreprises comporte d'ailleurs, de façon un peu étonnante, une autorisation donnée au Gouvernement de prendre une ordonnance sur ce point.

Les radars « chantiers » sont disposés dans les zones des chantiers, qui se déplacent, mais autour desquels on a constaté que les automobilistes avaient tendance à ne pas respecter les limitations de vitesse.

**M. Jean Pierre Vogel, rapporteur spécial.** - Le problème du 15 et du 18 a été résolu au niveau européen par l'institution du 112, mais les SDIS semblent très attachés au 18 et le SAMU au 15. Sans doute faudrait-il créer des centres communs de traitement des appels, ce qui contribuerait à la maîtrise de la masse salariale. Des protocoles ont été mis en place dans certains départements, avec des formations communes aux différents opérateurs. Un seul numéro et des plateformes communes constitueraient certainement l'idéal. Cependant, un département qui avait opéré ce choix a fait marche arrière au bout de trois ans.

Depuis la loi de départementalisation de 1996, il est interdit aux EPCI d'assumer la compétence correspondant aux attributions « incendie », mais certains préfets ont fermé les yeux. Le président d'un conseil général, qui était aussi celui du SDIS, a souhaité demander aux EPCI d'assumer cette compétence, de manière à réduire considérablement le nombre de ses interlocuteurs. La généralisation de cette évolution est à souhaiter. Encore faudrait-il que les collectivités restituent bien les recettes correspondantes.

Je suis d'accord avec Éric Doligé au sujet des commissions de sécurité : les préventionnistes et leur secrétariat doivent être à la charge de l'État.

Sur la mutualisation de la flotte, les mêmes hélicoptères EC 135 sont utilisés par la gendarmerie et le SAMU, la sécurité civile employant des

EC 145 un peu moins rapides. Une mutualisation de leurs flottes aériennes serait donc possible et bienvenue.

**À l'issue de ce débat, la commission a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits de la mission « Sécurités », ainsi que l'article 59 septies.**

#### *Article 34*

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – L'amendement n° 1 réduit le nombre de nouveaux radars installés en remplacement d'anciens et affecte les sommes économisées à l'équipement des collectivités territoriales.

*L'amendement n° 1 est adopté.*

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – L'amendement n° 2 prélève 15 millions d'euros sur le fonds de roulement de l'ANTAI.

**M. Richard Yung.** – Abstention.

**M. Daniel Raoul.** – L'amendement n° 2 est-il d'appel ?

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – Oui, il faut disposer des données exactes pour ajuster, le cas échéant, le montant du prélèvement.

*L'amendement n° 2 est adopté.*

#### *Article additionnel rattaché*

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – L'amendement n° 3 supprime l'obligation inscrite au code de la route de notifier à l'intéressé un retrait de points par lettre simple.

*L'amendement n° 3 est adopté.*

#### *Article 34*

*L'amendement n° 4, conséquence de l'amendement n° 3, est adopté.*

**À l'issue de ce débat, la commission 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, ainsi que d'un amendement portant article additionnel rattaché.**

\*

\* \*

Réunie à nouveau le jeudi 20 novembre 2014, sous la présidence de Mme Michèle André, présidente, 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 d'un article additionnel après l'article 64.