

N° 164

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 19 novembre 2015

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la commission des finances (1) sur le projet de loi de finances pour 2016, 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, Charles Guené, Francis Delattre, Georges Patient, Richard Yung, *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, Bernard Delcros, Éric Doligé, Philippe Dominati, Vincent Eblé, Thierry Foucaud, Jacques Genest, Didier Guillaume, Alain Houpert, Jean-François Husson, Roger Karoutchi, Bernard Lalande, Marc Laménie, Nuihau Laurey, Antoine Lefèvre, Gérard Longuet, Hervé Marseille, François Patriat, Daniel Raoul, Claude Raynal, Jean-Claude Requier, Maurice Vincent, Jean Pierre Vogel.

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale (14<sup>ème</sup> législ.) : 3096, 3110 à 3117 et T.A. 602**

**Sénat : 163 et 165 à 170 (2015-2016)**



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DE VOTRE RAPPORTEUR SPÉCIAL.....</b>	<b>5</b>
<b>I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ....</b>	<b>9</b>
1. <i>Des résultats inquiétants en matière de mortalité routière qui font douter de l'efficacité de nos dispositifs de sécurité routière .....</i>	<i>9</i>
2. <i>La poursuite de la réforme ambitieuse du permis de conduire.....</i>	<i>10</i>
<b>II. OBSERVATIONS SUR LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES ».....</b>	<b>13</b>
1. <i>La poursuite de la baisse des crédits .....</i>	<i>13</i>
2. <i>Le lancement d'un nouveau prêt complémentaire au titre du « permis à un euro par jour » .....</i>	<i>13</i>
3. <i>La réduction des dépenses de communication .....</i>	<i>15</i>
<b>III. OBSERVATIONS SUR LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS ».....</b>	<b>17</b>
1. <i>Une architecture légèrement modifiée en 2016.....</i>	<i>17</i>
2. <i>Des recettes issues des amendes stables en 2016 et qui restent marquées par leur complexité .....</i>	<i>18</i>
3. <i>Des dépenses dans la continuité de l'exercice 2015, soit un peu moins d'1,4 milliard d'euros .....</i>	<i>19</i>
4. <i>454 nouveaux radars commandés en 2016.....</i>	<i>20</i>
5. <i>La réduction de la subvention accordée à l'ANTAI .....</i>	<i>22</i>
6. <i>La diffusion du procès-verbal électronique (PVé).....</i>	<i>22</i>
7. <i>La simplification insuffisante du permis à points.....</i>	<i>23</i>
<b>EXAMEN DE L'ARTICLE RATTACHÉ.....</b>	<b>27</b>
• <i>ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 63 (Art. L. 223-3 du code de la route)</i> <b>Suppression de l'obligation de l'envoi d'une lettre simple en cas de retrait de points.....</b>	<b>27</b>
<b>LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.....</b>	<b>29</b>
<b>AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR VOTRE COMMISSION DES FINANCES.....</b>	<b>31</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION.....</b>	<b>37</b>



## LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DE VOTRE RAPPORTEUR SPÉCIAL

### Sur la sécurité routière

1) La politique de sécurité routière affiche **des résultats inquiétants en matière de mortalité qui font douter de l'efficacité de nos dispositifs de sécurité routière**. De 2008 à 2013, la mortalité routière a diminué constamment. Un minimum historique a même été atteint fin 2013, avec 3 268 tués, soit une baisse de 10,5 % par rapport à 2012.

En revanche, une **hausse notable de la mortalité est enregistrée en 2014, + 3,8 %**, soit 130 décès de plus par rapport à 2013. **Pour l'année 2015**, le bilan provisoire de l'insécurité routière pour la France métropolitaine sur les huit premiers mois de s'élève à 2 253 personnes tuées, soit une **hausse de + 4,6 %** par rapport à la même période en 2014.

Ces résultats en 2014 et 2015 sont d'autant plus inquiétants que le Gouvernement s'est fixé pour objectif de réduire à moins de 2 000 le nombre de personnes tuées sur les routes en 2020.

2) **La réforme ambitieuse du permis de conduire** lancé en 2014 se poursuit en 2016. Il s'agit de **rendre plus attractive la conduite accompagnée, de réduire les délais entre deux présentations au permis et de décharger les inspecteurs de nombre de tâches qui n'étaient pas le cœur de leur mission de service public**.

Plusieurs mesures prises en 2014 ainsi que suite à la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « loi Macron »), poursuivent ainsi cet objectif de rendre le **permis de conduire plus accessible, plus transparent et plus moderne** en réduisant les délais d'attente pour passer l'examen du permis de conduire, en relançant la conduite accompagnée et en remaniant la profession d'enseignement de la conduite.

Votre rapporteur spécial porte **un regard positif sur la mise en œuvre de cette réforme** et il appelle à ce que **cette réforme soit menée à budget constant et ne pas entraîner de dépenses supplémentaires**.

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

3) Les **dépenses inscrites sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières »** de la mission « Sécurités » **sont en baisse : elles diminuent de 4,8 % par rapport à 2015 pour s'établir à 39,45 millions d'euros**.

4) **La charge financière de l'État au titre du « permis à un euro par jour » est stable en 2016** (5,10 millions d'euros en AE et en CP). Les faibles taux d'intérêt contribuent à contenir ce coût qui résulte du paiement des intérêts aux organismes bancaires prêteurs.

Dans le cadre de la réforme du permis de conduire annoncée en 2014, le Gouvernement a décidé d'**accentuer en 2016 son effort sur ce dispositif** en l'ouvrant aux candidats ayant échoué à l'examen et en créant un **prêt complémentaire de 300 euros**, éventuellement cumulable avec les montants des quatre tranches existantes (de, respectivement, 600, 800, 1 000 et 1 200 euros).

L'opération « permis à un euro par jour » est un succès et au 30 juin 2015, le bilan du dispositif, pleinement opérationnel depuis septembre 2010, fait apparaître que **810 758 prêts ont été décaissés** depuis sa mise en œuvre, et le **montant total des intérêts payés par l'État** aux établissements de crédits s'élève à **51,58 millions d'euros**.

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

5) Le **produit total des amendes** de la circulation et du stationnement en 2016 devrait atteindre **1,68 milliard d'euros** (+ 0,58 % par rapport à 2015). Sur cette somme, **1,37 milliard d'euros sont inscrits en dépenses sur le « CAS Radars »** (- 0,32 % par rapport à 2015).

6) Le programme 751 « Radars » 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. Les moyens du programme sont en **baisse de 6 % en 2016** (204,46 millions d'euros), mais cela n'empêche pas le Gouvernement de prévoir la commande de **454 nouveaux radars**. Il s'agit le plus souvent de **remplacements** puisque le nombre de **dispositifs de contrôle automatisé en service**, lui, ne progressera que de **42 unités** (4 122 au lieu de 4 080).

7) Le **coût total du déploiement des dispositifs nouveaux** est estimé pour 2016 à **28 millions d'euros**. Votre rapporteur spécial a conduit en 2015 un contrôle budgétaire sur la politique d'implantation des radars et il émet des réserves quant à ces déploiements, en particulier pour les **radars vitesses moyennes et les radars chantiers, dont les coûts d'investissement et de fonctionnement sont élevés**. C'est pourquoi il **propose un amendement tendant à réduire les dépenses d'investissement de 5,25 millions d'euros**, soit l'installation de 53 nouveaux radars vitesses moyennes (au lieu de 107 initialement prévus) et de 11 radars chantiers (au lieu de 22).

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

8) 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. S'agissant des collectivités locales, 2 343 communes ont désormais intégré le PVé, dont 37 des 41 villes de plus de 100 000 habitants (incluant Paris).

Le PVé représente une dotation de **26,2 millions d'euros** en 2016 contre 30 millions d'euros en 2015.

9) S'agissant de la gestion du permis à points, en 2016, il est prévu que plus de **15,3 millions de lettres simples** seront adressées aux automobilistes dans le cadre de la gestion du permis à points, pour une dépense estimée à **13,1 millions d'euros**. Ces lettres sont envoyées à chaque retrait ou restitution de points.

Depuis quatre ans, votre rapporteur spécial s'interroge sur **l'opportunité de cette dépense**, s'agissant notamment des lettres de retraits de points. À son initiative, plusieurs amendements visant à supprimer les dispositions de l'article L. 223-3 du code de la route imposant l'envoi de ces lettres ont donc été déposés en ce sens, de même que des amendements réduisant à due proportion les crédits du programme.

Le ministère de l'intérieur a en effet ouvert le site Internet Télépoints (<https://tele7.interieur.gouv.fr/telepoints/identification.do>), permettant à tout conducteur de consulter le solde de ses points et l'ordonnance n° 2015-1241 du 7 octobre 2015 relative à la communication dématérialisée des décisions de minoration du solde de points affecté au permis de conduire a prévu la possibilité pour l'intéressé, sur sa demande, d'être informé du retrait de points par voie électronique plutôt que par lettre simple : 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'envoi de lettres simples.

Comme les trois années précédentes, **compte tenu de son coût et de la faible « valeur ajoutée » de cette règle**, votre rapporteur spécial propose **deux amendements tendant à la supprimer**. Il s'agit de réaliser **13,1 millions d'euros d'économies**.

*Au 10 octobre 2015, date limite fixée par la loi organique relative aux lois de finances, 100 % des réponses au questionnaire budgétaire étaient parvenues à votre rapporteur spécial.*





## I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### 1. Des résultats inquiétants en matière de mortalité routière qui font douter de l'efficacité de nos dispositifs de sécurité routière

De 2008 à 2013, la mortalité routière a diminué constamment. Un minimum historique a même été atteint fin 2013, avec 3 268 tués, soit une baisse de 10,5 % par rapport à 2012.

En revanche, une hausse notable de la mortalité est enregistrée en 2014, + 3,8 % (dont + 3,5 % en métropole et + 8,8 % outre-mer), soit 130 décès de plus par rapport à 2013 dont 116 de plus en métropole et 14 dans les départements d'outre-mer (DOM).

En 2014, 3 557 personnes ont ainsi perdu la vie sur les routes de France, dont 3 384 en métropole et 173 dans les DOM.

Ces résultats situent la France (métropole et DOM) au **quatorzième rang de l'Union européenne** : 54 personnes ont en effet été tuées par million d'habitants, 53 en métropole et 83 dans les départements d'outre-mer. En métropole, sur la période 2012-2014, seuls 30 départements sont en-dessous de la moyenne nationale.

Pour l'année 2015, le bilan provisoire de l'insécurité routière pour la France métropolitaine sur les huit premiers mois de s'élève à 2 253 personnes tuées, soit une **hausse de + 4,6 %** par rapport à la même période en 2014. Ces résultats en 2014 et 2015 sont d'autant plus inquiétants que le Gouvernement s'est fixé pour objectif de réduire à moins de 2 000 le nombre de personnes tuées sur les routes en 2020.

#### Répartition de la mortalité routière

- Selon la catégorie d'usagers

En métropole, 1 663 usagers de véhicules de tourisme ont été tués. Ils représentent près de la moitié de la mortalité routière. Ce nombre est en hausse de + 3,2 % par rapport à 2013. Il a cependant baissé de - 21,4 % depuis 2010 contre - 15,2 % pour l'ensemble des usagers.

Les usagers de deux-roues motorisés représentent près du quart des décès avec 625 motocyclistes et 165 cyclomotoristes décédés en 2014. Les motocyclistes sont l'une des deux seules catégories d'usagers dont la mortalité a baissé en 2014 (1,0 %) mais la diminution de la mortalité de cette catégorie d'usagers reste plus lente que la moyenne entre 2010 et 2014 (- 11,2 %).

Piétons et cyclistes constituent 19 % de la mortalité 2014 avec respectivement 499 et 159 personnes tuées, en forte augmentation par rapport à 2013 (+ 7,3 % et + 8,2 %). Ces deux catégories sont les seules dont la mortalité s'est accrue entre 2010 et 2014, de + 2,9 % pour les piétons et de + 8,2 % pour les cyclistes.

La mortalité des usagers de véhicules utilitaires légers (143 personnes tuées) est également en forte hausse (+ 7,5 %) et n'a baissé que de - 2,1 % entre 2010 et 2014.

Enfin, 56 personnes ont été tuées en poids lourd, 6 en autocar et 3 en autobus.

- Selon les classes d'âge

Seule la classe d'âge 18-24 ans voit sa mortalité baisser en 2014 (- 8,5 %). La mortalité des classes d'âge intermédiaires 25-44 ans et 45-64 ans augmente de l'ordre de + 3 %, tandis que celle des classes extrêmes (moins de 17 ans et plus de 65 ans) s'accroît de + 11 à + 15 % selon la classe. Sur la période 2010-2014, les baisses les plus fortes concernent les classes 15-17 ans et 18-24 ans (respectivement 28 % et 30 %), alors que le nombre de décès dans la classe des plus de 75 ans n'a été réduit que de 2 % et que celui de la classe 65-75 ans a augmenté de + 7 %.

Rapportés à leur population, les jeunes de 18 à 29 ans restent les plus touchés en 2014 : 115 jeunes tués pour un million (j/M) de 18 à 19 ans, 110j/M de 20 à 24 ans et 93j/M de 25 à 29 ans (contre 53j/M d'habitants en France métropolitaine).

- Selon les réseaux routiers

64 % des personnes tuées le sont sur des routes hors agglomération, 7 % sur autoroute et 29 % en agglomération. Seule la mortalité sur autoroute a baissé en 2014 (- 7 %), mais elle reste encore supérieure de + 2 % à son niveau de 2010. Par rapport à 2010, le nombre de décès a été réduit de 12 % en agglomération et de 18 % sur les routes hors agglomération.

- Selon les facteurs comportementaux

La vitesse excessive ou inadaptée est la cause principale de près de 26 % des accidents mortels selon les forces de l'ordre.

Parmi les conduites addictives, l'alcool serait la cause principale de près de 19 % des accidents mortels pour lesquels ces éléments sont renseignés : 28 % des décès interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués avait un taux d'alcool dépassant 0,5 g/l de sang. Les stupéfiants seraient la cause principale de plus de 5 % des accidents mortels, mais 23 % des décès routiers interviennent lors d'un accident impliquant au moins un conducteur testé positif aux stupéfiants (en augmentation cette année).

Le refus de priorité serait la cause principale d'au moins 15 % des accidents mortels.

Le non-port de la ceinture est encore fréquent : le fichier BAAC enregistre 358 conducteurs ou passagers tués en 2014 qui n'étaient pas ou mal ceinturés (21,7 % des usagers tués des véhicules avec critère « ceinture » renseigné).

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

## 2. La poursuite de la réforme ambitieuse du permis de conduire

Votre rapporteur spécial se félicite que le ministre de l'intérieur ait annoncé une **grande réforme du permis de conduire en juin 2014**. Cette réforme a été engagée compte tenu des difficultés constatées : la conduite accompagnée n'est pas suffisamment attractive, les délais entre deux présentations au permis sont trop longs et les inspecteurs du permis de conduire assurent des tâches qui ne sont pas le cœur de leur mission de service public. En plus de ces trois axes, la création d'une tranche

---

supplémentaire de prêts dans le dispositif du « permis à un euro par jour »<sup>1</sup> permettrait de rendre ce dispositif encore plus efficace.

Plusieurs mesures prises en 2014 ainsi que la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « loi Macron »), poursuivent ainsi cet objectif de rendre le **permis de conduire plus accessible, plus transparent et plus moderne** en réduisant les délais d'attente pour passer l'examen du permis de conduire, en relançant la conduite accompagnée et en remaniant la profession d'enseignement de la conduite. La loi Macron modernise ainsi le dispositif de conduite accompagnée.

Votre rapporteur spécial porte un **regard positif sur la mise en œuvre de cette réforme** dont les principaux éléments sont rappelés dans l'encadré suivant et il rappelle que selon lui **cette réforme doit être menée à budget constant et ne pas entraîner de dépenses supplémentaires.**

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

Depuis la publication du décret n° 2014-1295 du 31 octobre 2014 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, il est dorénavant possible de s'inscrire pour apprendre à conduire par le biais de la filière de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) dès l'âge de 15 ans. Précédemment, cet âge était fixé à 16 ans. Cette mesure permet à ces jeunes d'acquérir plus d'expérience en parcourant plus de kilomètres. Ce décret introduit deux autres mesures ayant également pour objectif de rendre l'AAC plus attractive : la possibilité de passer l'épreuve du code dès l'âge de 15 ans (16 ans auparavant), et la possibilité de passer l'épreuve pratique du permis de conduire dès l'âge de 17 ans et demi (18 ans auparavant). Cette dernière évolution ne modifie pas l'âge auquel il est possible de conduire seul qui reste fixé à 18 ans. De plus, la validité du code a été allongée à 5 ans (3 ans auparavant), ce qui donne un délai plus long aux candidats pour passer l'épreuve pratique du permis de conduire. Pour faire connaître ces nouvelles mesures, une vaste campagne de communication a été réalisée, principalement composée de spots radio et d'informations diffusés sur internet.

Par ailleurs, lors de la demi-journée obligatoire de sensibilisation à la sécurité routière pour les entrants en lycée (et en centre de formation d'apprentis public), mise en place à partir de la rentrée scolaire de septembre 2015, mais aussi durant la « journée défense et citoyenneté » (JDC), sera diffusée une information sur les différentes filières d'apprentissage, visant notamment à promouvoir celles comportant une phase de conduite accompagnée.

Enfin, plus récemment, la loi Macron a introduit deux dispositions ayant directement pour objectif de promouvoir ce type de filières d'apprentissage. Ainsi, les établissements d'enseignement de la conduite doivent dorénavant proposer systématiquement à chaque élève, lors de l'inscription, un des modes d'apprentissage comportant une phase de conduite accompagnée. De même, les exigences nécessaires au suivi de la formation en conduite supervisée ont été assouplies avec la suppression des conditions de distance et de durée minimales pour la phase de conduite accompagnée.

---

<sup>1</sup> cf. infra.

S'agissant de la réduction des délais d'attente, le ministre de l'intérieur a annoncé dès le 13 juin 2014 un train de mesures devant permettre une réduction des délais d'attente. Ainsi, l'activité des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière a été recentrée sur le passage de la catégorie B du permis de conduire. Plus précisément, le nombre de candidats examinés à l'épreuve pratique du permis de conduire a été porté de 12 à 13 par jour et par inspecteur, grâce à la réduction du temps de l'examen pratique de 35 à 32 minutes. Le passage de l'épreuve théorique générale du permis de conduire a été confié partiellement à d'autres agents que les inspecteurs : d'abord à des réservistes de la gendarmerie et de la police nationales puis à des agents publics désignés à cet effet par les préfets de département.

Ces mesures ont déjà porté leurs fruits et permettent de constater une baisse significative des délais d'attente. Ainsi, le délai d'attente moyen entre deux présentations à l'examen du permis B a été de 96 jours en 2014 soit 2 jours de moins qu'en 2013. Les données du premier semestre 2015 confirment la décrue puisque le délai d'attente moyen sur douze mois glissants en juin 2015 était de 89 jours, contre 97 jours en juin 2014. L'évolution du délai mensuel constaté en juin est encore plus encourageante puisqu'il était de 79 jours, contre 97 en juin 2014 et 99 jours en juin 2013.

À noter que si on calcule les délais à compter de sept jours et non plus de quatorze pour prendre en compte l'évolution de la réglementation début 2013 qui autorise les candidats à se représenter au bout de sept et non plus de quatorze jours, le délai mensuel de juin est de 73 jours et le délai annualisé est de 83 jours. Le délai médian est quant à lui descendu à 53 jours.

Afin d'accentuer la réduction de ces délais, la loi Macron prévoit plusieurs mesures :

- la possibilité de confier à des organismes agréés le passage de l'épreuve théorique générale, ce qui permet de libérer des inspecteurs de cette tâche qui représente 4,6 % de leur activité, soit l'équivalent de 142 000 places d'examen B ;
- la possibilité de recruter des agents publics et contractuels pour faire passer l'épreuve pratique du permis de conduire de catégorie B dans les départements accusant un délai d'attente moyen entre la 1ère et la 2ème présentation de plus de 45 jours ;
- la possibilité de confier à des organismes privés le passage des épreuves pratiques du groupe lourd lorsque celles-ci sont passées dans le cadre d'un titre professionnel ou d'un diplôme professionnel.

La mise en œuvre de la première mesure nécessite la publication d'un décret et d'arrêtés d'application ainsi que l'agrément des organismes ayant la capacité d'organiser efficacement les épreuves théoriques générales. Compte tenu des délais incompressibles qui s'attachent à ces opérations, la mesure devrait être effective au début de l'année 2016.

S'agissant du recrutement des agents publics et contractuels pour faire passer l'épreuve pratique du permis de conduire de catégorie B, le ministère de l'intérieur organise, dès le mois de novembre 2015 et pour une durée de quatre mois la prise en charge, par l'institut national de la sécurité, de l'éducation routière et de la recherche (INSERR), d'une cinquantaine d'agents désignés pour faire passer cette épreuve. En effet, la directive 2006-126 du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire impose des normes minimales de formation pour les examinateurs. Ces agents recevront une formation technique identique à celle des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière. Ils rejoindront au terme de leur formation les départements qui connaissent les plus longs délais d'attente.

*Source : réponses au questionnaire budgétaire*

## II. OBSERVATIONS SUR LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES »

### 1. La poursuite de la baisse des crédits

Le Programme 207 « Sécurité et éducation routières » a été **rattaché à la mission « Sécurités » en 2013** suite au placement de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) sous la tutelle du ministère de l'intérieur, alors qu'elle relevait précédemment du ministère de l'écologie au titre de l'équipement. Le programme a connu une **évolution de son périmètre en 2015**, puisque 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 ». Le présent projet de loi de finances peut être comparé à celui de l'année dernière car il utilise le même périmètre pour le programme.

**En 2016, la dépense portée par le présent programme diminue de 4,8 % par rapport à 2015** (la contraction était déjà de 6 % entre 2014 et 2015 en utilisant le nouveau périmètre). Elle **s'établit à 39,45 millions d'euros, comme le montre le tableau ci-dessous.**

#### Évolution des crédits des actions du programme 207

(en millions d'euros)

	LFI 2015	PLF 2016	Écart 2016/2015 en %
Action 1 « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme »	3,30	2,95	- 10,6 %
Action 2 « Démarches interministérielles et communication »	16,58	14,97	- 9,7 %
Action 3 « Éducation routière »	21,58	21,53	- 0,2 %
<b>TOTAL</b>	<b>41,46</b>	<b>39,45</b>	<b>- 4,8 %</b>

N.B : autorisations d'engagement = crédits de paiement pour la LFI 2015 et le PLF 2016

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2016

### 2. Le lancement d'un nouveau prêt complémentaire au titre du « permis à un euro par jour »

**La charge financière de l'État au titre du « permis à un euro par jour » est stable en 2016** (5,10 millions d'euros en AE et en CP au lieu de 5,05 millions d'euros en 2015). Les faibles taux d'intérêt contribuent à contenir ce coût qui résulte du paiement des intérêts aux organismes bancaires prêteurs. Dans le cadre de la réforme du permis de conduire annoncée en 2014, le Gouvernement a décidé d'**accentuer en 2016 son effort**

**sur ce dispositif** en l'ouvrant aux candidats ayant échoué à l'examen et en créant un **prêt complémentaire de 300 euros**, éventuellement cumulable avec les montants des quatre tranches existantes (de, respectivement, 600, 800, 1 000 et 1 200 euros).

La budgétisation 2016 a été établie en tenant compte de la **mise en place de ce prêt complémentaire**, de l'augmentation constatée en 2015 du **nombre de dossiers à financer** et d'un **taux prévisionnel OAT** de 0 % pour le dernier trimestre 2015 et le premier trimestre 2016 et de 0,5 % pour le deuxième trimestre 2016 et le troisième trimestre 2017.

**L'opération « permis à un euro par jour » est un succès** et au 30 juin 2015, le bilan du dispositif, pleinement opérationnel depuis septembre 2010, fait apparaître que **810 758 prêts ont été décaissés** depuis sa mise en œuvre, et le **montant total des intérêts payés par l'État** aux établissements de crédits s'élève à **51,58 millions d'euros**.

#### **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.

Il a été étendu au permis de conduire de la catégorie A depuis le 3 octobre 2006 et est pleinement opérationnel depuis septembre 2010.

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, dont 18 participent aujourd'hui à l'opération. 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. La mesure est financée sur le budget de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR).

Dans le cadre de la réforme du permis de conduire, le « permis à un euro par jour » connaît trois évolutions : la création d'une tranche de prêt de 300 euros, l'ouverture du dispositif aux candidats ayant subi un échec à l'examen du permis de conduire et la promotion du dispositif pour une meilleure connaissance.

Source : réponse au questionnaire budgétaire

### 3. La réduction des dépenses de communication

**En 2016, la ligne « communication grand public » de l'action 02 se contracte assez nettement** (de 10,04 millions d'euros en 2015 à 6,72 millions d'euros en 2016). Cette contraction confirme la baisse engagée entre 2013 et 2014 (de 12,05 millions d'euros en 2013 à 9,93 millions d'euros en 2014).

La DSCR prévoit de « *poursuivre l'année prochaine les communications thématiques déjà engagées, afin de permettre aux usagers de la route d'intérioriser les règles qu'il convient de respecter pour éviter les accidents ou à tout le moins d'en limiter la gravité* ». Les campagnes de communication de la sécurité routière en 2016 viseront donc de nouveau à sensibiliser en profondeur et selon leurs codes **la population prioritaire des jeunes** aux risques de la route, à poursuivre la **lutte contre l'alcool au volant** et l'appel à la vigilance des **conducteurs de deux-roues motorisés** et, enfin, à mobiliser le grand public contre le **risque d'être gravement blessé**.

Une nouveauté sera introduite : l'incitation des usagers de la route à « *rester à 100% concentrés sur leur conduite, notamment en les aidant à neutraliser l'usage de leur smartphone au volant* ». Au téléphone, l'utilisateur enregistrerait en effet **30 % à 50 % d'informations en moins** concernant la route. Le téléphone serait responsable d'**un accident corporel sur dix** et rédiger un message au volant **multiplierait par 23** le risque d'accident.





---

### III. OBSERVATIONS SUR LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

#### 1. Une architecture légèrement modifiée en 2016

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).

L'article 17 du présent projet de loi de finances pour 2016, qui porte sur la décentralisation du stationnement payant tire les conséquences de la dissolution de l'Agence pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (ACSé) en **modifiant le circuit de financement du FIPD** qui lui était rattaché, et en **rattachant ce dernier au budget général de l'État**<sup>2</sup>, ce qui modifie en conséquence l'architecture du « CAS Radars ».

Les **dépenses du compte resteront en 2016 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

---

<sup>1</sup> Loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.

<sup>2</sup> Programme 122 « Concours spécifiques et administration » au sein de la mission « Relations avec les collectivités territoriales ».

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.

## 2. Des recettes issues des amendes stables en 2016 et qui restent marquées par leur complexité

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 2016, l'ensemble des recettes des amendes de la circulation et du stationnement routiers est estimé à 1,68 milliard d'euros (+ 0,58 % par rapport à 2015), dont 1,37 milliard d'euros au profit du CAS (- 0,32 % par rapport à 2015). La répartition du produit total est retracée dans le tableau ci-dessous.

### Évolution de la répartition des recettes des amendes

(en millions d'euros)

		2014	2015 (LFI)	2016 (PLF)
<b>AF Radars</b>	Programme 751 Radars	220,0	217,1	204,6
	Programme 752 Fichier national du permis de conduire	19,0	21,9	20,6
	AFITF	213,7	249,1	263,3
	Programme 754 Collectivités territoriales	170,0	170,0	170,0
	<b>Total AF radars</b>	<b>622,7</b>	<b>658,1</b>	<b>672,3</b>
<b>AFM + AF hors radars</b>	Programme 754 Collectivités territoriales	509,8	497,2	498,8
	Programme 755 Etat	452,1	440,9	440,6
	Fonds interministériel de prévention de la délinquance	45,0	45,0	46,0
	Programme 753 Procès-verbal électronique	31,6	30	28,2
	<b>Total AFM + AF hors radars</b>	<b>1 038,5</b>	<b>1 013,1</b>	<b>1 003,6</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>1 661,2</b>	<b>1 671,2</b>	<b>1 680,8</b>

Sources : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

Les « AF Radars » sont affectées au CAS pour des montants déterminés en loi de finances. En 2016, la section 1 doit percevoir 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 263,3 millions d'euros.

S'agissant des « AF hors radars » et des « AFM », 46 millions d'euros seront versés au budget général au titre du financement du Fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD). **Le solde revient intégralement à la section 2 du CAS.** Sur ce montant, **28 millions d'euros sont orientés vers le programme 753**, dédié au procès-verbal électronique. **La partie restante est partagée entre le programme 754 tourné vers les collectivités territoriales<sup>1</sup> et le programme 755 « Désendettement de l'État »<sup>2</sup>**, à raison de **666,8 millions d'euros pour le premier** et de **440,5 millions d'euros pour le second.**

Le projet annuel de performances pour 2016 précise que *« ces recettes prévisionnelles s'expliquent par l'augmentation des recettes d'amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé (+ 2,16 %) en raison d'un plus grand nombre de contraventions traitées par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), de la plus grande efficacité des radars « chantiers » et des radars « double sens » et d'un meilleur taux de contravention de l'ANTAI ».* Il anticipe également une *« légère augmentation des amendes forfaitaires majorées (+ 1,5 %) »*, qui contraste avec *« une légère diminution (- 2 %) des recettes d'amendes forfaitaires hors contrôle automatisé, qui s'explique par des prévisions plus prudentes pour 2016, au vu de l'exécution à mi-année 2015 ».*

### **3. Des dépenses dans la continuité de l'exercice 2015, soit un peu moins d'1,4 milliard d'euros**

**Les crédits demandés au titre des cinq programmes du CAS s'élèvent à 1 372,52 millions d'euros**, soit une diminution d'environ 0,32 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2015.

---

<sup>1</sup> Il revient au comité des finances locales (CFL) de procéder à la répartition du produit des amendes entre les collectivités territoriales. L'article 63 de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles prévoit de remplacer la sanction pénale existante (amende au montant uniforme de 17 euros) par le paiement d'un « forfait de post-stationnement », dont le montant sera voté par le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'intercommunalité compétente. Cette réforme du stationnement payant prévue pour être effective à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 a été repoussée au 1<sup>er</sup> octobre 2016 par l'article 77 de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite « loi NOTRE »). L'article 17 du présent projet de loi de finances pour 2016 prévoit, en outre, à nouveau un report, au 1<sup>er</sup> janvier 2018 cette fois.

<sup>2</sup> 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. Une partie du produit des amendes non utilisées est ainsi reversée 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.

### Total des dépenses du CAS

(en millions d'euros)

Numéro et intitulé du programme		Exécution 2014	LFI 2015	PLF 2016	Écart 2015/2016 (en %)
751	Radars	205,72	217,12	204,46	-5,99 %
752	Fichier national du permis de conduire	19,89	21,88	20,53	-6,17 %
753	Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	31,56	30,00	26,20	-12,66 %
754	Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	671,51	667,19	667,78	-0,08 %
755	Désendettement de l'État	414,75	440,90	440,54	-0,08 %
TOTAL		1 343,43	1377,09	1372,52	-0,32 %

N.B : exécution 2014 en crédits de paiement ; LFI 2015 et PLF 2016 en autorisations d'engagement = crédits de paiement

Source : projet annuels de performances et rapport annuel de performances 2014

#### 4. 454 nouveaux radars commandés en 2016

Le programme 751 « Radars » 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.

Les moyens du programme sont en **baisse de 6 % en 2016** (204,46 millions d'euros), mais cela n'empêche pas le Gouvernement de prévoir la commande **de 454 nouveaux radars**<sup>1</sup>. Il s'agit le plus souvent de **remplacements** puisque le nombre de **dispositifs de contrôle automatisé en service**, lui, ne progressera que de **42 unités** (4 122 au lieu de 4 080), comme le retrace le tableau ci-après.

<sup>1</sup> Il s'agit de 200 radars fixes double sens, 50 radars mobiles de nouvelle génération, 25 radars discriminants, 50 radars double face, 22 radars vitesse moyenne et, enfin, 107 radars autonomes ou radars chantiers.

### Nombre de radars en France depuis 2013 (dispositifs en service pondérés)

	2013	2014	2015 (prévision)	2016 (prévision)
Radars fixes	2 171	2 193	2 053	1 578
Radars fixes double sens	0	0	57	388
Radars discriminants	129	209	226	279
Radars fixes double-face	0	0	0	24
Radars mobiles	893	760	626	487
Radars mobiles-mobiles	39	129	251	350
Radars chantiers	0	0	10	94
Radars vitesses moyennes	26	63	87	137
Radars feux rouges	710	712	712	712
Radars passages à niveau	24	48	58	73
<b>Total hors pédagogiques</b>	<b>3 992</b>	<b>4 114</b>	<b>4 080</b>	<b>4 122</b>
Radars pédagogiques	1 636	1 023	889	889
<b>Total</b>	<b>5 628</b>	<b>5 137</b>	<b>4 969</b>	<b>5 011</b>

*NB : le nombre de radars est pondéré dans la mesure où l'entretien de chaque équipement génère des dépenses à partir de la date à laquelle il a été effectivement installé ou mis en service et jusqu'à la date de son retrait. Ainsi, par exemple, un équipement installé ou mis en service le 1<sup>er</sup> juillet a une valeur de 0,5 (6 mois sur 12) dans le calcul du total. De même, un équipement retiré le 1<sup>er</sup> mai n'aura une valeur que de 0,33 (4 mois sur 12).*

*Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2016*

Le **coût total du déploiement des dispositifs nouveaux** est estimé pour 2016 à **28 millions d'euros**. En matière d'investissement, le Gouvernement prévoit donc le **remplacement de 454 appareils** (321 radars fixes et 133 radars mobiles). Ce choix d'implantation est **plus ambitieux que celui arrêté pour 2015** (253 appareils, dont 123 radars fixes et 130 radars mobiles).

Votre rapporteur spécial a conduit en 2015 un contrôle budgétaire sur la politique d'implantation des radars et il émet des réserves quant à ces déploiements, en particulier pour les **radars vitesses moyennes et les radars chantiers, dont les coûts d'investissement et de fonctionnement sont aussi élevés**, c'est pourquoi il **propose un amendement tendant à réduire les dépenses d'investissement de 5,25 millions d'euros**, soit l'installation de 53 nouveaux radars vitesses moyennes (au lieu de 107 initialement prévus) et de 11 radars chantiers (au lieu de 22).

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

Il ajoute 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**.

## 5. La réduction de la subvention accordée à l'ANTAI

L'action 02 « Centre national de traitement » du programme 751 « Radars » 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 2016 à **82,7 millions d'euros**, contre 93,6 millions d'euros en 2015, soit une **diminution de 11,75 %**.

Dans ce contexte, le fonds de roulement de l'ANTAI devrait s'établir, à la fin de l'année 2015, à environ 28 millions d'euros, soit un montant en diminution nette par rapport à fin 2014 (44,6 millions d'euros). Il sera, de plus, selon les responsables de l'agence, sollicité en 2016 en raison du surcroît de dépenses liées aux coûts de transition de nouveaux marchés publics et du report de la réforme de la décentralisation du stationnement payant.

En conséquence, il n'y a pas lieu cette année de **diminuer la subvention à l'ANTAI de 15 millions d'euros**, afin de permettre une réduction à due concurrence du montant de son fonds de roulement.

## 6. La diffusion du procès-verbal électronique (PVé)

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 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers ». Ainsi, le programme porte une dotation de **26,2 millions d'euros** en 2016 contre 30 millions d'euros en 2015. 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.

### 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). À la fin 2014, le PVé a été étendu à l'ensemble du domaine contraventionnel relevant de l'amende forfaitaire, portant le nombre de natures d'infraction pouvant être relevées à plus de 1 270 infractions. Une extension supplémentaire faite en 2015, et couvrant la totalité du domaine fluvial, a porté ce nombre à plus de 1 400 natures d'infraction différentes.

Sur le plan des déploiements de matériels, les forces de l'ordre sont toujours équipées de 15 649 PDA (8 634 pour la PN et 7 015 au sein de la GN), auxquels s'ajoute un complément de 240 PDA effectué fin 2014 au bénéfice des écoles de police et de gendarmerie.

Consciente de la nécessité tant de renouveler des matériels, déployés pour les premiers depuis 2009, que d'élargir les potentialités offertes aux utilisateurs, l'ANTAI s'est lancée dans plusieurs expérimentations.

Ainsi, suite à la publication de textes réglementaires en décembre 2014 (arrêté du 4 décembre 2014), le paiement immédiat des amendes et consignations a été mis en production en mai 2015. Il fait l'objet d'une expérimentation toujours en cours portant sur une quarantaine de PDA capables de recevoir des paiements par chèques ou espèces, mais aussi par carte bancaire ce qui constitue une réelle nouveauté pour les forces de sécurité. Ce dernier procédé, qui a constitué un vrai défi technique, était attendu par les unités de terrain. Il évite toute manipulation d'argent et permet un gain de temps, notamment vis-à-vis des contrevenants étrangers, en recouvrant directement l'amende ou la consignation. Il est prévu, au vue des premiers résultats et pour poursuivre cette expérimentation à une échelle plus significative en dotant les unités concernées de 150 PDA supplémentaires.

Une autre expérimentation portant sur 34 imprimantes portables permet de délivrer des quittances de paiement ou de consignation sur le terrain, à partir des PDA existants, mais se limitant aux encaissements de chèques et de numéraire. À ce jour, près de 10 000 paiements immédiats portant sur plus d'un million d'euros ont été réalisés à partir des matériels employés sur ces deux expérimentations.

Par ailleurs, l'agence teste avec les forces de l'ordre des matériels mobiles plus polyvalents. Des tests de matériels ont ainsi été initiés :

- au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2015, 400 tablettes fonctionnant sous Windows ont été déployées dans les unités de police et gendarmerie nationales ;
- à partir du mois de novembre 2015, l'ANTAI fournira aux forces de sécurité 300 Smartphones et 630 tablettes fonctionnant sous Android afin de permettre leur installation sur des matériels multi-applicatifs (messagerie, accès aux fichiers de police...) et communicants (3G).

S'agissant des collectivités locales, 2 343 communes ont désormais intégré le PVé, dont 37 des 41 villes de plus de 100 000 habitants (incluant Paris).

Confirmant une progression constante, le nombre total d'avis de contravention (ACO) pour l'année 2014 est de 18,6 millions (17,2 millions en 2013). En 2015, près de 20 millions d'avis de contravention devraient avoir été traités via le PVé dont un quart issu de la verbalisation par les services de l'État et trois quarts par les collectivités territoriales (dont la Ville de Paris). Témoinant du succès du PVé et de l'abandon progressif du carnet à souches, le taux de couverture du PVé dans le domaine contraventionnel atteint à présent 95 % pour les services de l'État et 70 % pour les collectivités territoriales.

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

## 7. La simplification insuffisante du permis à points

Le programme 752 « 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 ».

S'agissant de la gestion du permis à points, en 2016, il est prévu que plus de **15,3 millions de lettres simples** seront adressées aux automobilistes dans le cadre de la gestion du permis à points, pour une dépense estimée à

**13,1 millions d'euros.** Ces lettres sont envoyées à chaque retrait ou restitution de points.

Depuis quatre ans, votre rapporteur spécial s'interroge sur **l'opportunité de cette dépense**, s'agissant notamment des lettres de retraits de points. À son initiative, plusieurs amendements visant à supprimer les dispositions de l'article L. 223-3 du code de la route imposant l'envoi de ces lettres ont donc été déposés en ce sens, de même que des amendements réduisant à due proportion les crédits du présent programme.

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.

#### **La justification par le Gouvernement du maintien de l'envoi en lettre simple des lettres de retrait de points**

*« 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'Etat a ainsi rappelé que les conditions de la notification des retraits de points ne conditionnent pas la régularité de ces retraits mais seulement leur opposabilité. L'annulation du permis reste valable dès lors que la décision 48 SI récapitule tous les retraits de points ayant entraîné cette annulation (CE, 5 décembre 2005, Martineau, n°280097, confirmé par CE, 30 décembre 2011, Delpeuch, n°346331).*

*« En conclusion, la lettre simple visée à l'article L. 223-3 du code de la route permet d'informer le conducteur du nombre de points retirés sur son permis après chaque infraction.*

*« La suppression de ces lettres simples, en entraînant la suppression de cette « information-notification » provoquerait une dégradation des garanties accordées aux automobilistes sur les droits de la défense concernant le régime des sanctions administratives. Une telle évolution serait en outre contraire à l'action conduite par le Défenseur des droits afin d'améliorer constamment l'information des contrevenants. »*

Source : Gouvernement



---

Il convient d'abord de relever que **l'avis de contravention mentionne toujours le nombre de points retirés** même si ce n'était pas le cas auparavant. Cette information a été confirmée par l'ANTAI.

De plus, 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.

En outre, l'ordonnance n° 2015-1241 du 7 octobre 2015 relative à la communication dématérialisée des décisions de minoration du solde de points affecté au permis de conduire a prévu la possibilité pour l'intéressé, sur sa demande, d'être informé du retrait de points par voie électronique plutôt que par lettre simple.

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'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 trois années précédentes, **compte tenu de son coût et de la faible « valeur ajoutée » de cette règle**, votre rapporteur spécial propose **deux amendements tendant à la supprimer :**

- l'un 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 ou, sur sa demande, par voie électronique »*. Les autres envois de lettre sont prévus par voie réglementaire ;

- l'autre en tire les conséquences budgétaires **en supprimant 13,1 millions d'euros de crédits du programme 752 pour les réorienter vers le programme 755 « Désendettement de l'État »**.



---

## EXAMEN DE L'ARTICLE RATTACHÉ

### ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 63 (Art. L. 223-3 du code de la route)

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

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

#### I. LE DROIT EXISTANT

Le troisième alinéa de l'article L. 223-3 dispose que « *le retrait de points est porté à la connaissance de l'intéressé par lettre simple ou, sur sa demande, par voie électronique* ». C'est l'ordonnance n° 2015-1241 du 7 octobre 2015 relative à la communication dématérialisée des décisions de minoration du solde de points affecté au permis de conduire qui a prévu cette possibilité pour l'intéressé, sur sa demande, d'être informé du retrait de points par voie électronique plutôt que par lettre simple.

Cette information en matière de retrait de points doit être **distinguée de l'envoi de l'avis de contravention**, qui mentionne lui-aussi le nombre de points qui seront retirés. La même procédure vaut d'ailleurs pour la restitution des points (elle est prévue par voie réglementaire).

Il peut, en outre, être relevé que dans le cadre de la Modernisation de l'action publique (MAP), le ministère de l'intérieur a **ouvert le site Internet Télépoints**<sup>1</sup>, 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.

#### II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

Dans ce contexte, le présent article a donc pour objet de **supprimer cette obligation d'envoi de lettres simples** du code de la route.

---

<sup>1</sup> <https://tele7.interieur.gouv.fr/telepoints/identification.do>

### III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Votre rapporteur spécial estime donc que **l'information mise à disposition du contrevenant est suffisante** et qu'il est dès lors possible de supprimer l'envoi de lettres simples. En 2016, il est ainsi prévu que plus de **15,3 millions de lettres simples** devraient être adressées aux automobilistes dans le cadre de la gestion du permis à points, pour une dépense estimée à **13,1 millions d'euros**.

L'envoi d'une lettre simple est à la fois coûteux **et inutile puisque le conducteur a déjà reçu l'avis de contravention**.

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

## 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 463 321 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 2016



MISSION « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET  
DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

N°

II-172

AMENDEMENT

présenté par

M. DELAHAYE, rapporteur spécial

ARTICLE 26  
(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>		13 100 000		13 100 000
<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'Etat</b>	13 100 000		13 100 000	
<i>dont titre 2</i>				
<b>TOTAL</b>	13 100 000	13 100 000	13 100 000	13 100 000
<b>SOLDE</b>		0		0

**OBJET**

Le présent amendement **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 13,1 millions d'euros pour l'État.**

L'amendement n° II-175 procède à la modification correspondante du code de la route.





PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2016

MISSION « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET  
DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

N°

II-174

## A M E N D E M E N T

présenté par

M. DELAHAYE, rapporteur spécial

ARTICLE 26  
(ÉTAT D)

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
<b>Radars</b>		5 250 000		5 250 000
<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>	5 250 000		5 250 000	
<i>dont titre 2</i>				
<b>Désendettement de l'Etat</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>TOTAL</b>	5 250 000	5 250 000	5 250 000	5 250 000
<b>SOLDE</b>	0		0	

### **OBJET**

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

En effet, le Gouvernement prévoit d'installer 107 nouveaux radars « vitesses moyennes » et 22 radars « chantiers » en 2015 pour un coût unitaire respectivement de 66 105 et 152 550 euros.

**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 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 53 radars « vitesses moyennes » et 11 radars « chantiers », soit une diminution de la dépense de 5,25 millions d'euros.**

**L'économie ainsi réalisée permet d'augmenter les crédits du programme 754 destinés à l'équipement des collectivités territoriales.**



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2016

MISSION « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET  
DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

N°

II-175

## A M E N D E M E N T

présenté par

M. DELAHAYE, rapporteur spécial

### ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 63

Après l'article 63

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au dernier alinéa de l'article L. 223-3 du code de la route les mots : « par lettre simple ou, sur sa demande » sont supprimés.

### 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 ou, sur sa demande, par voie électronique* ». 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 2016, l'État va consacrer **13,1 millions d'euros** pour l'envoi de ces lettres, alors que les citoyens peuvent 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.



---

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 18 novembre 2015, 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 », du rapport de M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial, sur le programme « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités » et le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », et 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 de nos collègues Alain Gournac et Michel Boutant, rapporteurs pour avis de la commission des affaires étrangères. Nous examinons à présent le rapport de Philippe Dominati, rapporteur spécial des programmes « Police nationale » et « Gendarmerie nationale ».

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial des programmes « Gendarmerie nationale » et « Police nationale ».** – Vendredi dernier, la France a été une nouvelle fois frappée par de sanglantes attaques terroristes. Ma première pensée va aux blessés et aux familles des trop nombreuses victimes. Je salue également le courage et l'efficacité des forces de l'ordre, unanimement reconnus. Ces attaques terroristes bouleversent la hiérarchie des préoccupations de nos concitoyens. Une récente étude de l'Insee a montré que le terrorisme a remplacé la pauvreté à la deuxième place du classement des problèmes qui préoccupent les Français, juste devant la délinquance. Il ne fait aucun doute que les attentats du 13 novembre vont placer le terrorisme à la première place.

Pour les policiers et les gendarmes, cette année 2015 restera exceptionnelle à double titre. La hausse sans précédent de la menace terroriste se traduit par un surcroît d'activité important, d'autant que la France est l'un des pays les plus touchés en Europe par le phénomène des « combattants étrangers » partis en Syrie et en Irak. Les forces de sécurité intérieure sont également confrontées à une crise migratoire de grande ampleur. Si la situation de la France n'a rien de comparable avec celle des pays de première entrée, la sécurisation de certains points de passage et le démantèlement des filières nécessitent une mobilisation exceptionnelle. Pour ne donner qu'un chiffre, 1 125 effectifs mobiles supplémentaires ont été déployés à Calais, en complément des forces locales. Or avant les attaques de vendredi dernier, le Gouvernement n'avait pas tiré toutes les conséquences de ce changement de paradigme.

En effet, le budget que nous examinons est en hausse de seulement 0,9 %, contre 3,5 % en 2009, 2,6 % en 2011 et 2 % en 2013... et alors que le

budget de la culture augmente de 4,4 %. Depuis 2012, le Gouvernement a fait le choix idéologique de concentrer l'effort budgétaire sur les créations d'emplois. Le projet de loi de finances prévoit pour l'heure la création de 1 632 postes de policiers et gendarmes, à comparer aux 10 850 postes qui seront créés dans l'enseignement scolaire. Les comparaisons internationales ne témoignent pas d'une sous-dotation des forces de sécurité intérieure de notre pays, bien au contraire. Parmi nos principaux voisins européens, seule l'Italie a des effectifs supérieurs aux nôtres.

Si la menace terroriste, qui pèse de manière asymétrique sur notre pays, justifie un renforcement des effectifs, ces créations de postes masquent une « paupérisation » de nos forces, qui ne disposent plus des moyens en fonctionnement et en investissement nécessaires pour assurer leurs missions. Les moyens de fonctionnement et d'investissement seront en 2016 inférieurs de plus de 330 millions d'euros à ce qu'ils étaient en 2009, pour les mêmes effectifs. La part des dépenses de personnel au sein des deux programmes atteint un niveau critique, 88 %, qui met en danger la capacité opérationnelle des policiers et des gendarmes. Pour maintenir en l'état le parc automobile, il faudrait acheter plus de 6 600 véhicules par an entre 2015 et 2017. Or, le montant alloué à l'achat de véhicules est de 40 millions d'euros, ce qui permettra d'en acquérir seulement 4 000 en 2016. On est loin des mesures d'exception qui avaient été prises en 2009, pour l'achat de 9 000 véhicules. Je regrette que le Gouvernement ne fasse pas preuve de la même réactivité face à la crise sécuritaire que son prédécesseur en 2009 face à la crise financière.

Par conséquent, pour dégager des marges de manœuvre sur le plan budgétaire, je préconise une rationalisation des tâches et la mutualisation des moyens. Poursuivons la dynamique engagée en 2009 avec le rattachement de la gendarmerie au ministère de l'intérieur.

À titre d'exemple, le traitement des procurations a mobilisé 737 policiers et gendarmes en équivalent temps plein travaillé en 2012. La dématérialisation soulagerait de cette tâche les forces de sécurité. Pourtant, l'inspection générale de l'administration (IGA) indique dans un rapport d'octobre 2014 que le projet de dématérialisation totale lancé en 2013 « paraît enlisé » et même « à l'arrêt ». Depuis 2012, certaines décisions ont aggravé la situation. L'abandon du jour de carence a conduit à une multiplication par 2,5 des congés maladie d'une journée. La réforme du renseignement intérieur a abouti à la création d'un service dédié au sein de la gendarmerie, portant de trois à quatre le nombre total de services.

L'heure, toutefois, n'est pas à la polémique.

Les décisions annoncées après la manifestation de policiers, place Vendôme, témoignent d'une prise de conscience tardive des enjeux liés à la rationalisation et à la mutualisation, avec par exemple un plan interne de simplification des tâches. J'ai bien évidemment pris note des mesures significatives annoncées par le Président de la République après les attentats

de vendredi, avec la création de 5 000 postes dans la police et la gendarmerie et la promesse de moyens d'équipement et d'investissement supplémentaires.

Toutefois, nous ne pouvons pas encore nous prononcer sur l'amendement gouvernemental mettant en œuvre ces annonces, qui sera sans doute déposé pour la séance.

En l'état, je vous propose donc de réserver notre vote sur la mission « Sécurités ».

**M. Jean Pierre Vogel, rapporteur spécial du programme « Sécurité civile ».** - Je rends moi aussi hommage aux forces de secours - et en particulier à la brigade de sapeurs-pompiers de Paris - dont la mobilisation exceptionnelle a sauvé de nombreuses vies, vendredi dernier comme ce matin.

Le programme « Sécurité civile » ne représente qu'une part minoritaire des moyens consacrés à cette politique publique. Les autorisations d'engagement et les crédits de paiement sont en hausse de respectivement 1,9 % et 0,8 %. S'agissant du titre 2, la volonté de maîtriser les dépenses de personnel est évidente. Sur la période 2012-2016, la baisse cumulée des effectifs devrait ainsi atteindre 4 %. Si ces efforts sont bienvenus, il faut réaffirmer la nécessité de garantir l'adéquation entre les effectifs de la direction générale de la sécurité civile et le périmètre de ses missions. En effet, des inquiétudes ont été exprimées au sujet d'une paupérisation de l'administration centrale, qui ne parviendrait plus à assumer l'ensemble de ses missions. En septembre 2015, les sapeurs-pompiers volontaires ne pouvaient toujours pas bénéficier de l'accès à la formation professionnelle continue, le manque de personnel à la direction générale ayant empêché de formaliser à temps les documents nécessaires.

S'agissant des dépenses de fonctionnement, je m'interroge sur le niveau des dotations prévues pour les produits retardants, les colonnes de renfort et les secours d'extrême urgence. Les crédits prévus diffèrent des consommations réalisées au cours des cinq derniers exercices, ce qui pourrait être le signe d'une sous budgétisation. Un phénomène similaire avait été observé pour le carburant, dont la dotation avait finalement été augmentée de 2 millions d'euros.

Toutefois, ma principale inquiétude concerne les dépenses d'investissement. Leur évolution est inférieure de 4 millions d'euros en crédits de paiement à ce qui était prévu dans la programmation annuelle - et cela avant même que l'Assemblée nationale ne vote en seconde délibération une baisse de 5 millions d'euros des dépenses de fonctionnement et d'investissement du programme. Après analyse, la moitié de cet écart traduit un report de certains projets d'investissement, du fait de la contrainte budgétaire.

Or, ces retards se traduiront à moyen terme par des surcoûts pour la sécurité civile. Le projet de remplacement du réseau national d'alerte (RNA) par le système d'alerte et d'information des populations (SAIP) ne sera achevé dans son premier volet qu'en 2019, ce qui implique de souscrire une prestation d'assistance au déploiement complémentaire, qui s'ajoutera à d'autres surcoûts potentiels liés aux intérêts moratoires et à l'augmentation de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

Compte tenu de ces difficultés, il est aujourd'hui indispensable de s'engager dans une nouvelle dynamique de mutualisation afin de dégager des marges de manœuvre budgétaires pour l'ensemble des forces de secours. Les enjeux budgétaires sont estimés à 200 millions d'euros, tant la situation actuelle est sous-optimale. Aujourd'hui, chaque autorité d'emploi dispose de ses propres bases, règles de formation, centres de maintenance et outils de formation ; les appareils sont différents selon les forces. Si des efforts de mutualisation entre la sécurité civile et la gendarmerie ont déjà porté leurs fruits, des obstacles culturels empêchent de tirer pleinement parti des possibilités techniques ouvertes. Surtout, une rationalisation plus ambitieuse impliquerait nécessairement un traitement interministériel de ce dossier.

Un deuxième chantier consisterait à mener une politique ambitieuse de réduction du nombre de centres de traitement des appels d'urgence. Nous n'avons plus les moyens de conserver 500 centres d'appels et 11 numéros d'urgence. De nombreux pays se sont déjà engagés dans cette voie avec succès : la Finlande a réussi entre 2009 et 2015 à diviser par trois le nombre de ses centres d'appels et à faire du 112 le numéro de téléphone unique en cas d'urgence. On ne compte plus en Finlande qu'1,1 centre d'appel pour un million d'habitants, soit huit fois moins qu'en France.

Si le ministère de l'intérieur a récemment affirmé sa volonté d'aller vers une plus grande mutualisation, le ministère de la santé semble pour le moment faire « bande à part » en privilégiant la modernisation de son système d'information. Par ailleurs, il faudra être particulièrement vigilant à ce que les regroupements de plates-formes n'aboutissent pas à des transferts de charges pour les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), comme c'est malheureusement le cas en matière de transport sanitaire. Une rationalisation ambitieuse impliquera nécessairement un traitement interministériel et une forte volonté politique.

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial du programme « Sécurité et éducation routières » et du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».** – Je vais vous parler non pas du terrorisme, mais d'un autre fléau, la mortalité routière. Durant les huit premiers mois de l'année 2015, 2 253 personnes ont été tuées en France métropolitaine, soit une hausse de 4,6 % par rapport à la même période en 2014. Une hausse notable de la mortalité avait déjà été enregistrée sur l'année 2014, soit une augmentation de 3,8 %, par rapport à 2013. Ces résultats sont inquiétants et font douter de l'efficacité de nos dispositifs de sécurité



routière. Ils sont d'autant plus inquiétants que le Gouvernement s'est fixé pour objectif de réduire à moins de 2 000 le nombre de personnes tuées sur les routes en 2020.

En 2016, les dépenses inscrites sur le programme « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités » diminuent de 4,8 % par rapport à 2015 pour s'établir à 39,45 millions d'euros. La charge financière du « permis à un euro par jour » restera stable à 5,1 millions d'euros, grâce aux faibles taux d'intérêt. L'effort sera accentué avec la création d'un prêt complémentaire de 300 euros, éventuellement cumulable avec les montants des quatre tranches existantes (soit, respectivement, 600, 800, 1 000 et 1 200 euros). L'opération est un succès : 810 758 prêts depuis la mise en œuvre en septembre 2010. Le montant total des intérêts payés par l'État aux établissements de crédits s'élève à 51,58 millions d'euros.

Par ailleurs, le produit total des amendes de la circulation et du stationnement devrait atteindre 1,68 milliard d'euros en 2016, soit 0,58 % de plus qu'en 2015. Sur cette somme, 1,37 milliard d'euros sont inscrits en dépenses sur le compte d'affectation spéciale (CAS) « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », dit « CAS Radars », soit une baisse de 0,32 % par rapport à 2015. Le Gouvernement prévoit de commander 454 nouveaux radars en 2016. Il s'agit le plus souvent de remplacements, puisque le nombre de dispositifs de contrôle automatisé en service, quant à lui, ne progressera que de 42 unités, soit 4 122 au lieu de 4 080. Le coût total du déploiement est estimé à 28 millions d'euros. Je conduis actuellement un contrôle budgétaire sur la politique d'implantation des radars, et j'é mets quelques réserves quant à ces déploiements, en particulier pour les radars vitesses moyennes et les radars chantiers, dont les coûts d'investissement et de fonctionnement sont élevés. Je propose donc un amendement réduisant les dépenses d'investissement de 5,25 millions d'euros, ce qui financera l'installation de 53 nouveaux radars vitesses moyennes au lieu de 107 et de 11 radars chantiers au lieu de 22. Ni les documents budgétaires ni les réponses au questionnaire budgétaire ne permettent en effet de mesurer leur efficacité et termes de sécurité routière.

S'agissant de la gestion du permis à points, j'avais déjà proposé par amendement la suppression des lettres simples pour les retraits ou les restitutions de points. En 2016, il est prévu d'adresser plus de 15,3 millions de ces courriers aux automobilistes, ce qui coûtera 13,1 millions d'euros. Cette dépense est-elle opportune sachant que le ministère de l'intérieur a ouvert le site Internet *Télépoints* offrant à tout conducteur de consulter le solde de ses points en ligne ? De plus, une ordonnance du 7 octobre 2015 a également prévu la possibilité pour l'intéressé, sur sa demande, d'être informé du retrait de points par voie électronique. Nous devrions pousser le ministère à faire cette économie, qui pourrait être affectée au désendettement de l'État – tandis que mon amendement précédent sur le nombre de radars

déployés produirait un gain destiné aux collectivités territoriales pour financer les équipements de sécurité des axes routiers.

**M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général.** – En ce moment difficile, le soutien nécessaire à nos forces de sécurité exclut toute polémique. Il n'est pas pour autant interdit de se poser quelques questions. Il y a en France un policier ou un gendarme pour 248 habitants, ce qui est supérieur au niveau constaté chez tous nos principaux voisins, à l'exception de l'Italie. Cela pose le problème de l'organisation du travail mais surtout de l'équipement des forces. Par exemple, les 1 300 véhicules les plus anciens du parc de la police affichent une moyenne d'âge de 16,9 ans, certaines mairies ont dû fournir des fax à leur brigade de gendarmerie, etc. Bref, il y a un vrai problème d'équipement. On semble considérer qu'un véhicule coûte plus cher qu'un policier ou un gendarme ! Cela pose aussi la question, récurrente, des tâches qui ne relèvent pas, en principe, des forces de sécurité. Le transfert des prisonniers, à présent, est en partie pris en charge par l'administration pénitentiaire, mais de nombreuses autres tâches administratives continuent à occuper la police et la gendarmerie. Est-il prévu de réduire leur part dans l'emploi des forces ?

Je soutiendrai l'amendement du Gouvernement sur les effectifs supplémentaires, mais combien de temps faudra-t-il pour qu'ils soient disponibles ? Entre le recrutement, la formation et l'affectation, cela peut être long. Ne vaudrait-il pas mieux puiser dans la réserve ? Celle-ci est-elle déjà pleinement utilisée ?

**M. Alain Gournac, rapporteur pour avis.** – Je me suis concentré sur les crédits de la gendarmerie. Ignorant pour le moment les incidences budgétaires des déclarations du Président de la République à Versailles, il m'est difficile de prendre position. La hausse limitée à 0,9 % dans la version actuelle m'inquiète...

**M. Roger Karoutchi.** – Le Président de la République a indiqué ce matin qu'il était favorable à l'armement des policiers municipaux. Quel retournement ! Il a précisé que les armes pourraient être prises dans les stocks de la police nationale. J'aimerais autant que notre police municipale soit équipée d'armes modernes... Quel en serait le coût, avec une aide de l'État ? Il y a une dizaine d'années, j'ai fait adopter des conventions entre la région Île-de-France et le ministère de l'intérieur, par lesquelles la région s'était engagée à financer certains équipements de police : véhicules, matériel informatique... Elles sont tombées en désuétude car le ministère de l'intérieur a préféré renoncer à cet apport financier des collectivités. Ne faudrait-il pas y revenir ?

**M. Philippe Dallier.** – Sur le site d'un grand quotidien national, un article détaillait hier les effectifs de la police et de la gendarmerie. Son titre était : « Depuis 2012, les effectifs des forces de l'ordre ont diminué. » Entre 2002 et 2014, les effectifs réels de la police seraient passés de 143 987 ETPT à

---

143 050 ETPT et ceux de la gendarmerie de 96 213 à 95 195 ; la hausse affichée du plafond d'emplois ne correspondrait pas à l'évolution de la masse salariale. Avez-vous une idée claire des effectifs réels ?

**M. Éric Doligé.** – Vous avez insisté à juste titre sur une nécessaire mutualisation de l'alerte. Les sapeurs-pompiers, lors de leur congrès récent, l'ont évoquée. Pour l'heure, personne n'en veut et il y a plus d'affichage que d'action. J'avais réuni ici le médecin urgentiste Patrick Pelloux, la direction des hôpitaux, celle des pompiers : ils en sont presque venus aux mains ! La mutualisation entre les Sdis et les départements commence à peine. Pourtant, elle serait très profitable. Quant au transport sanitaire, il est couvert à 80 % par les pompiers : c'est un vrai problème. Il faut un pilote dans l'avion !

**M. Marc Laménie.** – Ce contexte dramatique nous impose d'être réactifs et efficaces. Vous avez largement évoqué les moyens humains. De nombreux postes restent vacants dans les départements ruraux, jugés peut-être moins attractifs, et où certaines petites brigades sont fermées à l'occasion des restructurations – qui ont certes leur logique. Le renouvellement du parc automobile est une priorité : certaines motos ont plus de 200 000 kilomètres au compteur. L'esprit de corps ne doit pas faire obstacle au travail en commun. Enfin, certaines tâches indues font perdre trop de temps aux policiers et aux gendarmes.

**M. Antoine Lefèvre.** – Il n'est plus tolérable que les services de santé continuent à faire bande à part. Nous avons réussi à diviser par deux le nombre de régions : tout le monde est rentré dans le rang et la nouvelle organisation sera effective le 1<sup>er</sup> janvier. Pour les centres d'alerte, nous n'y arrivons pas, en raison des susceptibilités que vous avez évoquées. La guerre entre les blancs et les rouges devient kafkaïenne : ils occupent parfois des locaux mitoyens... Le ministre de l'intérieur a-t-il fixé un calendrier pour résoudre ce problème ?

**M. François Marc.** – La mutualisation des moyens et la rationalisation des tâches sont nécessaires, tout comme le renouvellement du parc automobile. Commentant les crédits de la mission, le rapporteur a déclaré que le Gouvernement n'avait « pas pris pleinement la mesure de la gravité de la situation ». Depuis trois ans, dans un contexte d'assainissement des finances publiques, le Gouvernement a donné la priorité à trois missions : justice, sécurité et éducation. La prise de conscience est là depuis le début de la mandature. Les crédits de paiement sont en hausse de 0,9 %, alors que beaucoup d'autres missions voient leur budget diminuer. Qu'aurait-il fallu faire, selon vous ? Comment auriez-vous financé vos projets ?

**M. Maurice Vincent.** – Je regrette la tonalité polémique de plusieurs propos, y compris dans les observations du rapporteur spécial. Le contexte ne nous autorise pas, même en commission, ce type de débats, qui ne font pas avancer le problème. Vous semblez regretter que le Gouvernement ait

choisi de concentrer l'effort budgétaire sur les créations d'emplois. Je ne peux partager ce point de vue. Le fait que seule l'Italie ait davantage de policiers ne me préoccupe guère.

La mutualisation des centres de traitement des appels d'urgence pose problème depuis des années déjà. Cette situation est préoccupante et engendre des gaspillages. Y a-t-il une solution en vue ? Leur nombre pourrait être réduit à condition, dites-vous, de prévenir tout transfert de charges au détriment des SDIS. Pourquoi faut-il protéger ces derniers ?

**M. Michel Canevet.** – Quel regard portez-vous sur l'évolution du produit des recettes du programme « Sécurité et éducation routière » ? Ce programme pourrait-il être enrichi ? Pour les programmes « Gendarmerie nationale » et « Police nationale », les moyens de fonctionnement seront-ils suffisants ? Les brigades territoriales ont de plus en plus de mal à fonctionner. Le regroupement des bases aériennes ne doit pas conduire au délaissement de certains secteurs. Les Samu louent leurs appareils : quelle est la différence de coût ?

**M. Gérard Longuet.** – Philippe Dominati évoque l'augmentation du temps de travail, citant à juste titre le rapport que la Cour des comptes a réalisé en 2013 à ce sujet. Dans la police, en particulier parisienne, la durée de travail est-elle une durée réelle ou un simple seuil permettant de basculer plus rapidement dans le régime des heures supplémentaires ? Ce serait bien compréhensible, car cela permettrait d'échapper à la grille indiciaire de la fonction publique. Des réflexions sur ce point avaient été engagées par la majorité précédente.

**M. Thierry Carcenac.** – Le permis de conduire revêt désormais la forme d'une carte plastifiée. Depuis 2014, le paiement d'un timbre fiscal de 25 euros s'applique pour passer de la forme cartonnée au nouveau format mais, en cas de perte, le nouveau permis est gratuit ! On peut s'attendre à des déclarations de pertes par nos concitoyens...

**M. Claude Raynal.** – Vous indiquez que nos effectifs de sécurité sont plus nombreux que dans d'autres pays européens et en déduisez qu'ils pourraient être mieux utilisés. Est-ce à dire que la justice allemande, qui compte deux fois plus de fonctionnaires que la nôtre, est inefficace ? Il faut choisir ! Les comparaisons internationales ne doivent pas servir systématiquement à nous fustiger.

L'armement des policiers municipaux avec les stocks d'armes de la police nationale était déjà possible. C'est une solution d'urgence. Comme maire, j'espère que cette situation sera temporaire. Le financement par le conseil régional qu'a évoqué Roger Karoutchi remonte à une époque où la région avait une compétence générale ! Laissons l'État s'occuper de la sécurité.

**M. Bernard Lalande.** – J'ai été impressionné par la connaissance qu'a Jean Pierre Vogel de la sécurité civile. Président de Sdis, peut-être pourrait-il

---

évoquer la situation du volontariat ? Ne pourrait-on proposer des crédits spéciaux pour dynamiser les équipes de sapeurs-pompiers volontaires, dont le faible coût est assumé par les conseils départementaux et les communes ?

**M. Jean-Claude Requier.** – Je me réjouis qu'un de vos amendements diminue le nombre de nouveaux radars. Les gendarmes ont mieux à faire !

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial.** – Nous avons des visions très différentes sur les effectifs. Ce budget serait un bon budget dans une année normale. Mais nous sommes frappés par une double crise, terroriste et migratoire, depuis le début de l'année. À plusieurs reprises, le Gouvernement a dû se mobiliser : plan d'urgence contre le terrorisme en janvier, plan migrants en septembre, accueil des syndicats de policiers par le Président de la République après la manifestation place Vendôme, déclaration du Premier ministre sur les caméras piétonnes... On pouvait imaginer, pour 2016, un budget d'exception. La hausse des crédits de paiement n'est pour l'instant que de 0,9 %.

L'augmentation des effectifs est bien nécessaire, mais elle doit être accompagnée de crédits de fonctionnement et d'investissement suffisants. Les frais de personnel atteignent 88 % du total. Les crédits de fonctionnement sont en baisse, ce qui se répercutera comme chaque année sur les budgets d'investissement.

S'agissant des effectifs, je vous confirme des créations d'emplois mentionnées dans la note de présentation. Il ne faut pas confondre schéma d'emplois et plafond d'emplois. La sous-exécution du plafond d'emplois dans la gendarmerie est ancienne mais on continue pourtant de l'augmenter artificiellement en parallèle du schéma d'emplois.

La différence entre le schéma d'emplois et les emplois exécutés résulte d'un dysfonctionnement, qui concerne surtout la gendarmerie, où l'écart atteint 2 %.

Les gendarmes sont régis par un statut militaire. Leur cycle de travail, très souple, devra vraisemblablement être adapté aux normes européennes. Dans la police, les rythmes sont différents. Par exemple, la Cour des comptes avait montré en 2013 que dans certains cycles de travail un rappel au service d'une durée de 5 heures effectué sur des repos légaux crédite le fonctionnaire concerné de 16 heures 20 minutes à récupérer, soit un coefficient multiplicateur qui s'élève de fait à 330 %. C'est pourquoi la masse salariale de nos forces de sécurité est si importante.

J'ai constaté une véritable paupérisation des moyens de nos forces. Sans essence pour les voitures, sans gilets pare-balles, comment nos hommes accompliront-ils leurs missions ? Pourtant, vendredi, le Gouvernement rabotait à l'Assemblée nationale le budget de la police et de la gendarmerie de 20 millions d'euros... Lors d'un déplacement, j'ai vu 13 agents du renseignement territorial se partager une seule connexion Internet ! Sans parler du parc automobile, qui continue de vieillir. Du coup, les collectivités

territoriales sont tentées d'investir pour conserver une brigade, ce qui peut contredire la logique de redéploiement. Les rapports avec la justice manquent par ailleurs de fluidité.

Les régions auront un rôle à jouer dans la sécurité, par exemple pour la vidéosurveillance, notamment dans les transports. L'équipement de la police municipale pose problème. Les armes non létales peuvent, dans certaines circonstances, mettre en danger les fonctionnaires. Il est vrai que des stocks d'armes sont disponibles, souvent d'un calibre sous-dimensionné pour la police nationale. Dans le cadre du plan de lutte anti-terroriste, 20 millions d'euros ont été attribués au fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD), dont 2,4 millions d'euros doivent servir à équiper les polices municipales. Pour l'heure, l'armement de base n'est pas à la hauteur de la menace...

Élu d'un département qui a vécu un massacre, je crois avoir modéré mes propos, qui auraient pu être bien plus acides. Nous avons environ 100 000 gendarmes et 140 000 policiers, dont une partie dépend de la Préfecture de police de Paris. Peut-être pourrions-nous simplifier l'organisation de nos services ? Deux ministres de l'intérieur ont donné des impulsions en ce sens : Nicolas Sarkozy a placé la gendarmerie sous l'autorité du ministre de l'intérieur, et Manuel Valls a prolongé cette dynamique, qui me semble à présent interrompue. Il est anormal, par exemple, qu'un laboratoire scientifique soit créé pour la gendarmerie dans un département où il en existe déjà un pour la police nationale.

**Mme Michèle André, présidente.** – Lors de votre mission de contrôle, vous aviez souligné la qualité de l'action de nos services de renseignement.

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial.** – En effet, les fonctionnaires y font preuve d'un engagement admirable – ce qui n'empêche pas de s'interroger sur la complexité de l'organisation administrative !

**M. Jean Pierre Vogel, rapporteur spécial.** – La mutualisation de l'alerte a été abordée dans un rapport de la Cour des comptes de 2011, qui recommandait déjà de rendre obligatoire dans les meilleurs délais la mutualisation des centres de traitement de l'alerte (CTA), car celle-ci dégagerait des économies de plusieurs millions d'euros. À l'occasion du 122<sup>e</sup> congrès national des sapeurs-pompiers, le colonel Éric Faure a rappelé que face aux enjeux technologiques, aux menaces et à la contrainte économique, notre pays n'a plus les moyens de conserver une centaine de CTA pour le 18, une centaine de CTA pour le 15 et près de 300 centres pour le 17. Certes, les obstacles culturels au rapprochement sont nombreux. Président d'un Sdis depuis dix-huit ans, j'avais tenté de mutualiser les moyens : impossible ! Cela réclame un traitement interministériel contraignant. Et le personnel craint des suppressions de postes à cette

occasion. De fait, pouvons-nous continuer à payer la maintenance de matériels sous-utilisés ? Nous avons 500 CTA !

Toutefois, il faut veiller à ce qu'il n'y ait pas de transfert de charges de l'État vers les Sdis. Le budget de ceux-ci, qui s'élève à près de 4,5 milliards d'euros, repose déjà à 57 % sur les départements. Les litiges sur la refacturation des carences sanitaires montrent bien que cette tentation existe. Dans mon département, j'avais dû émettre un titre de recettes de 150 000 euros sur le Samu. Le préfet a finalement rendu un arbitrage qui a mis fin à la difficulté. Bref, les règles du jeu doivent être claires.

La démographie médicale influe aussi sur l'activité des Sdis, dont l'activité de secours à la personne augmente de façon continue. Une expérimentation devrait être lancée en 2016 dans quelques départements, sur le modèle de la plate-forme parisienne de la préfecture de police, qui regroupe les appels au 17 et au 18 de Paris et des départements 92, 93 et 94 dans la perspective de l'euro 2016. Étrangement, les appels au 15 ne sont pas concernés.

Pour la première fois depuis près d'une décennie, le nombre de volontaires est en hausse. Il faut s'en réjouir. Toutefois, le problème concernant les volontaires porte davantage sur leur disponibilité que sur leur nombre. Le *turn over* est très important. En la matière, il faut regarder le quantitatif et le qualitatif.

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – Le débat porte davantage sur la sécurité que sur la sécurité routière. Nous reparlerons de manière plus détaillée de la politique de sécurité routière lorsque je vous présenterai mon rapport de contrôle budgétaire sur la politique d'implantation des radars. J'indique que les recettes de la sécurité routière sont constantes et que le permis de conduire plastifié, la simplification et le renouvellement des titres d'identité relèvent de l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), dont les crédits émargent à la mission « Administration générale et territoriale de l'État ».

**Mme Michèle André, présidente.** – A la création de l'ANTS, le sujet était très difficile : cela ne s'est pas arrangé depuis...

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – Réservons les crédits de la mission mais adoptons les amendements qui portent sur le compte spécial.

**Mme Michèle André, présidente.** – Demain, nous devrions recevoir le texte du projet de loi de finances de l'Assemblée nationale, et nous examinerons définitivement les missions lors de notre réunion de commission. Nous ne disposerons sans doute pas de tous les éléments concernant la mission « Sécurités », et devons reporter l'examen définitif des crédits de cette mission à la semaine prochaine. Le délai limite de dépôt d'amendements est fixé au vendredi 27 novembre à 11 heures.

Nous devons aussi examiner un décret d'avance qui sera présenté le 23 novembre.

*Le vote sur les crédits de la mission « Sécurités » est réservé.*

**Mme Michèle André, présidente.** – Nous en arrivons à l'examen des amendements relatifs au compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

*Article additionnel après l'article 63*

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – L'amendement n° 1 modifie le code de la route et supprime l'envoi de lettres simples pour informer du retrait et de la restitution des points. En effet, le nombre de points retiré figure déjà sur le procès-verbal de contravention et peut être consulté sur un site internet.

**M. Claude Raynal.** – Sur le principe je ne vois pas de difficultés, c'est un signal. Mais maintenons la lettre annonçant qu'il ne reste plus aucun point !

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – C'est prévu, je ne remets pas cette règle en cause.

**M. Gérard Longuet.** – Le rapporteur pourrait-il étudier la possibilité de fractionner le nombre de points perdus – utiliser par exemple des demi-points ? Une vitesse excessive d'un kilomètre heure coûte autant que dix kilomètres heure de plus ! Nous progresserions dans la voie de la sagesse et de la justice.

**M. Daniel Raoul.** – On pourrait augmenter à 24 le nombre de points, afin d'éviter les fractionnements tout en parvenant au résultat que vous recherchez.

**M. Gérard Longuet.** – C'est une autre solution.

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – Nous en débattons lors de la présentation de mon rapport sur l'implantation des radars, où je formulerai des propositions.

*L'amendement n° 1 est adopté.*

*Article 26 (état D)*

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – L'amendement n° 2 de conséquence supprime 13,1 millions d'euros du dispositif concerné qui seront réaffectés au désendettement de l'État.

*L'amendement n° 2 est adopté.*

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – L'amendement n° 3 limite l'installation de nouveaux radars « vitesses moyennes » et « chantiers », dont le coût d'investissement et de fonctionnement est élevé, sans que leur efficacité soit réellement prouvée ; 5,25 millions d'euros seront affectés à la contribution des collectivités territoriales à la sécurité routière.



---

**M. Maurice Vincent.** – C'est un mauvais signal ! Voilà le laxisme !

*L'amendement n° 3 est adopté.*

À l'issue de ce débat, la commission a décidé de réserver sa position sur les crédits de la mission « Sécurités » et de proposer au Sénat l'adoption des crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » ainsi modifiés.

\*

\* \*

Réunie à nouveau le jeudi 19 novembre 2015, sous la présidence de Mme Michèle André, présidente, la commission, après avoir pris acte des modifications apportées par l'Assemblée nationale, a décidé de réserver son examen définitif des crédits de la mission « Sécurités », a confirmé sa décision de proposer au Sénat l'adoption des crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » tels que modifiés par ses amendements et a confirmé l'adoption d'un article additionnel après l'article 63.

\*

\* \*

Réunie à nouveau le jeudi 26 novembre 2015, sous la présidence de Mme Michèle André, présidente, la commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits de la mission « Sécurités » tels que modifiés par l'amendement déposé par le Gouvernement, auquel elle a donné un avis favorable.