



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2017

COMMISSION
DES
FINANCES

NOTE DE PRÉSENTATION

**Mission
« SÉCURITÉS »**

(Programme 207 « Sécurité et éducation routières »)

et

**Compte d'affectation spéciale
« CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU
STATIONNEMENT ROUTIERS »**

**Examen par la commission des finances
le mercredi 16 novembre 2016**

Rapporteur spécial :

M. Vincent DELAHAYE

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL.....	5
I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	11
A. UNE MORTALITÉ ROUTIÈRE EN HAUSSE POUR LA DEUXIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE : UNE PREMIÈRE DEPUIS 35 ANS	11
1. <i>2013 demeure l'année où la mortalité routière a atteint son plus bas niveau</i>	<i>11</i>
2. <i>Les résultats des neuf premiers mois de l'année 2016 ne laissent pas espérer une inflexion marquée de cette tendance</i>	<i>12</i>
3. <i>L'évolution du nombre d'accidents et de blessés à 30 jours demeure également préoccupante</i>	<i>12</i>
B. LA CONCRÉTISATION RELATIVEMENT RAPIDE DE LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE	16
1. <i>La mise en application des mesures contenues dans la loi « Macron »... ..</i>	<i>16</i>
2. <i>...contribue à réduire les délais d'attente et le coût moyen du permis</i>	<i>16</i>
II. OBSERVATIONS SUR LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES ».....	18
A. LA PART DE DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DANS LES FRAIS D'ÉTUDES ET D'EXPERTISE TEND À BAISSER SIGNIFICATIVEMENT, AU PROFIT DES DÉPENSES D'INTERVENTION	19
B. LA LÉGÈRE AUGMENTATION DES DÉPENSES DE COMMUNICATION NE COMPENSE PAS LEUR CONTRACTION CES DERNIÈRES ANNÉES.....	20
1. <i>Le redressement insuffisant des dépenses de communication</i>	<i>20</i>
2. <i>Une nouvelle stratégie centrée sur le concept d' « onde de choc ».....</i>	<i>20</i>
3. <i>Des actions de communication axées en 2017 sur le risque « distracteur », l'alcool au volant et les deux-roues motorisés.....</i>	<i>22</i>
C. LES DÉPENSES LIÉES À L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE REPRÉSENTENT TOUJOURS PLUS DE LA MOITIÉ DES CRÉDITS DE L'ACTION 03 « ÉDUCATION ROUTIÈRE »	22
1. <i>Les dépenses de fonctionnement : des frais toujours importants mais en baisse, malgré une augmentation des crédits destinés à l'animation du réseau « Éducation routière »</i>	<i>22</i>
2. <i>Les dépenses d'intervention axées sur le financement du « permis à un euro par jour » et probablement sur-budgétées.....</i>	<i>23</i>
3. <i>Les dépenses d'investissement maîtrisées.....</i>	<i>26</i>
III. OBSERVATIONS SUR LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS ».....	26
A. UNE ARCHITECTURE COMPLEXE, LÉGÈREMENT MODIFIÉE EN 2017	26
1. <i>Des plafonds de recettes relevés par l'article 21 du présent projet de loi de finances</i>	<i>27</i>
2. <i>Une simplification limitée du dispositif du CAS : l'intégration du programme 752 « Fichier national du permis de conduire » au sein du programme 751</i>	<i>27</i>

B. DES RECETTES ISSUES DES AMENDES QUI POURRAIENT ATTEINDRE UN NOUVEAU RECORD EN 2017 ET RESTENT MARQUÉES PAR LA COMPLEXITÉ DE LEUR CIRCUIT	28
1. <i>Des dépenses dans la continuité de l'exercice 2016, soit un peu moins d'1,4 milliard d'euros</i>	30
2. <i>Un déploiement ambitieux de nouveaux dispositifs de contrôle automatisé, prévu par le CISR du 2 octobre 2015, mais dont l'efficacité pose question</i>	31
a) <i>L'acquisition de 364 nouveaux radars et la création 100 nouveaux itinéraires sécurisés en 2017, avec l'objectif de quadrupler les zones sécurisées d'ici la fin 2018.</i>	32
b) <i>La réduction de la subvention accordée à l'ANTAI</i>	34
3. <i>L'échec du projet FAETON 2</i>	34
4. <i>La modernisation de la gestion du permis à points toujours inaboutie</i>	35
5. <i>La diffusion du procès-verbal électronique (PVé) achevée au sein des forces de l'ordre de l'État, toujours en cours dans les collectivités</i>	37
6. <i>Les dépenses en faveur des collectivités locales en légère baisse, en raison, en partie, du moindre dynamisme des recettes des amendes hors contrôle automatisé</i>	38
7. <i>Un programme 755 qui ne contribue que partiellement à l'objectif affiché par son intitulé</i>	40
 LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE	41
 ANNEXES	43

LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL

Sur la sécurité routière

1) La politique de sécurité routière continue d'afficher des **résultats inquiétants en matière de mortalité qui font douter de l'efficacité de notre politique de sécurité routière.**

Après douze années de baisse, la France a vu en 2014 le nombre de morts sur les routes repartir à la hausse. 3 527 personnes ont perdu la vie au cours de cette année, soit une augmentation de 3,8 % par rapport à **2013, année où a été atteint le minimum historique avec 3 427 tués.**

La situation a continué de se dégrader en 2015 (3 616 tués, soit 59 décès de plus par rapport à 2014) : **pour la première fois depuis 35 ans**, la France a connu **deux années consécutives de hausse de la mortalité routière.**

Pour l'année 2016, le bilan provisoire de l'insécurité routière pour la France métropolitaine, sur les neuf premiers mois, qui s'élève à 2 558 personnes tuées, soit une hausse de + 3,1 % par rapport à la même période en 2015, **ne garantit pas l'inversion de cette tendance.**

Ces résultats sont d'autant plus préoccupants que le Gouvernement s'est engagé à respecter l'objectif, initié par l'Union européenne, de **réduire à moins de 2 000 le nombre de personnes tuées sur les routes en 2020.**

De même, le nombre de blessés hospitalisés, après avoir reflué jusqu'à 26 895 en 2013, a augmenté ces deux dernières années pour atteindre 27 717 en 2015 (soit une augmentation de 3 % par rapport à 2013). En outre, le nombre d'accidents qui, en 2013, était parvenu à son niveau le plus bas (58 397), s'avère en 2015 toujours supérieur (58 654).

2) **La réforme ambitieuse du permis de conduire** lancée en 2014 et poursuivie dans le cadre de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « loi Macron »), a été **pleinement concrétisée en 2016.**

Quatre décrets, pris entre octobre 2015 et avril 2016, ont permis de mettre en œuvre les dispositions de la « loi Macron » relatives au permis de conduire **visant à le rendre plus accessible, plus transparent et plus moderne.** Ils ont notamment pour objet d'encadrer les frais d'accompagnement aux épreuves du code de la route, de fixer conditions permettant à des agents publics ou contractuels de faire passer les épreuves pratiques du permis de conduire ou encore de simplifier les modalités applicables à la conduite supervisée.

Votre rapporteur spécial **soutient la mise en application relativement rapide de cette réforme.**

Sur le programme « Sécurité et éducation routières »

3) Les **crédits inscrits sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières »** de la mission « Sécurités » **sont en très légère baisse : ils diminuent de 0,03 % par rapport à 2016 pour s'établir à 39,03 millions d'euros.**

4) L'opération « *permis à un euro par jour* » est un succès mais semble accuser un ralentissement. Si le bilan du dispositif, pleinement opérationnel depuis septembre 2010, fait apparaître que 902 957 prêts ont été décaissés depuis sa mise en œuvre, l'objectif de 186 500 nouveaux prêts n'a pas été atteint lors du précédent exercice.

Le montant total des intérêts payés par l'État aux établissements de crédit s'élève à 54,74 millions d'euros tandis que la charge financière de l'État au titre du « permis à un euro par jour » est en hausse de 18,8 % en 2017 (6 millions d'euros en AE et en CP).

Dans le cadre de la réforme du permis de conduire annoncée en 2014, le Gouvernement a décidé d'**accentuer son effort sur ce dispositif** en l'ouvrant, à compter du 1^{er} juillet 2016, 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).

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 devrait atteindre un niveau record en 2017 - **1,84 milliard d'euros** (+ 10,3 % par rapport à 2016) - auquel contribue fortement le dynamisme des amendes forfaitaires radars. Sur cette somme, **1,38 milliard d'euros sont inscrits en dépenses sur le « CAS Radars »** (+ 0,43 % par rapport à 2016).

6) Les trois premières actions du programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » couvrent 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 dévolus à ces trois actions (221 millions d'euros) sont en hausse de plus de 8 % **en 2017** afin de financer l'acquisition de 364 **nouveaux radars**. La majeure partie de ces appareils viennent compléter le parc existant puisque le nombre de **dispositifs de contrôle automatisé en service** progressera de 362 unités (4 462 au lieu de 4 100 en 2016).

Les dépenses prévues pour 2016 s'inscrivent dans le cadre du plan d'action décidé lors du **comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015** et destiné à remédier à la dégradation de la sécurité routière. L'une de ses principales mesures consiste à relancer le déploiement de radars sur les routes françaises, dont le nombre tendait à stagner voire à diminuer ces dernières années. Ce renforcement vise à porter le parc existant à 4 700 équipements, d'ici la fin 2018, soit une augmentation supérieure à 14 % par rapport au nombre actuel.

7) Le **coût total du déploiement des dispositifs nouveaux et du remplacement de certains types de radars** est estimé pour 2017 à **46,16 millions d'euros**. L'efficacité de ces nouveaux équipements - dont les coûts unitaires d'investissement et de fonctionnement sont élevés - est susceptible d'être significativement affectée par les avertisseurs de radars, les réseaux sociaux ou les applications téléphoniques.

La stratégie du gouvernement s'efforce de remédier à cette difficulté en renforçant l'imprévisibilité des contrôles. Il privilégie pour ce faire les équipements mobiles tels que les radars mobiles - dont l'efficacité doit augmenter grâce à l'externalisation de la conduite des véhicules à bord desquels ils sont embarqués - et les panneaux et cabines « leurres » - qui peuvent être ou non équipées d'un radar, lequel est régulièrement déplacé -, au détriment des équipements fixes. En outre, cette stratégie, qui vise à multiplier les « parcours sécurisé » et favorise le contrôle sur un tronçon de plusieurs kilomètres aux dépens d'un contrôle à un point donné, vise à atténuer, chez l'utilisateur, d'impression d'être « piégé » par le radar.

Qu'ils soient fixes ou mobiles, la carte du déploiement de ces équipements doit toutefois être davantage corrélée à celle de l'accidentalité : leur implantation doit être renforcée sur les réseaux départementaux et communaux, où se produisent la majorité des accidents, de remédier aux disparités observées entre les départements, et faire bénéficier les départements d'outre-mer des nouveaux types d'équipements.

7) La direction générale des collectivités locales (DGCL) ne possède pas d'information sur **l'utilisation du produit des amendes de police** par les **collectivités territoriales** et **l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)** - qui s'élèverait respectivement à 664,8 millions et 424,6 millions d'euros en 2017 - **soit un total de 1 089,4 millions d'euros**. Cette utilisation devrait faire l'objet d'un rapport annuel au Parlement - objet de l'article additionnel 65 adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, afin de mieux tracer l'utilisation de ces recettes, lequel fait d'ailleurs partie des mesures décidées lors du dernier CISR.

8) Le procès-verbal électronique (PVé), qui remplace le carnet à souches pour la constatation des infractions de la circulation et du stationnement routiers, après avoir été complètement déployé dans les forces de l'ordre au sein de l'État, poursuit sa diffusion au sein des collectivités territoriales. Au mois d'août 2016, 3 029 communes avaient intégré le PVé, parmi lesquelles les 41 villes de plus de 100 000 habitants (incluant Paris) et 74 des villes de 50 000 à 100 000 habitants.

Le PVé représente une dotation de 26,2 millions d'euros en 2017, soit un montant inchangé par rapport aux crédits demandés dans la loi de finances initiale pour 2016.

9) Votre rapporteur spécial demeure attentif à la **mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant**, prévue par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014. La loi de finances pour 2016 a reporté son entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018, afin notamment de sécuriser les procédures de traitement des forfaits post-stationnement (FPS), dont les recettes seraient perçues par les communes et les EPCI, et d'adapter les dispositifs informatiques actuels aux nouveaux circuits de paiement pour assurer aux collectivités une continuité dans la perception de ces recettes. Il est à noter que la loi de finances pour 2016 a d'ores et déjà envisagé la réorganisation des circuits financiers au sein du « CAS radars » afin d'assurer la compensation des pertes de recettes pour l'État.

9) Votre rapporteur spécial prend acte de **l'échec du programme informatique FAETON 2**, destiné à gérer le permis de conduire sécurisé.

Le projet FAETON trouve sa source dans la directive européenne n° 2006/126/CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire ; celle-ci vise à harmoniser les règles de gestion de ce titre au sein de l'Union européenne et à renforcer la lutte contre la fraude avec la délivrance d'un titre sécurisé renouvelable.

Or, le marché de réalisation conclu en 2011 par l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), maître d'œuvre du projet, avec la société CAP GEMINI, pour un **montant initial de 32,69 millions d'euros**, est arrivé à son terme le 8 juillet 2015, sans qu'un niveau de fiabilité suffisant puisse être assuré pour engager son déploiement dans les préfectures.

Initialement prévue pour le 19 janvier 2013, l'entrée en application de « FAETON » avait été reportée au 16 septembre 2013, à la suite de difficultés de mise en œuvre technique. Une solution alternative et d'attente - le projet FAETON 1 - a été mise en place afin de délivrer les titres au format européen sécurisé par adaptation du SNPC. Le projet initial - renommé FAETON 2 - qui devait alors aboutir au premier semestre 2014, et dont le coût a largement dépassé le montant du marché initial, n'a finalement jamais pu être mis en production.

Afin de sortir de cette impasse, il est désormais envisagé de **mettre à profit les développements de FAETON en les intégrant dans le marché de maintien en condition opérationnelle du SNPC**, notifié en août 2016.

10) S'agissant de la gestion du permis à points, en 2017, il est prévu que plus de **16,1 millions de lettres simples** soient adressées aux automobilistes dans le cadre de la gestion du permis à points, pour une dépense estimée à **13,92 millions d'euros**. Ces lettres sont envoyées à chaque retrait ou restitution de points.

Depuis cinq 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 adoptés par le Sénat, 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/tlp>), permettant à tout conducteur de consulter le solde de ses points. 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. Cette suppression représenterait une **économie de 13,92 millions d'euros**.

Au 12 octobre 2016, date limite fixée par la loi organique relative aux lois de finances, 96,9 % des réponses au questionnaire budgétaire étaient parvenues à votre rapporteur spécial.

I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

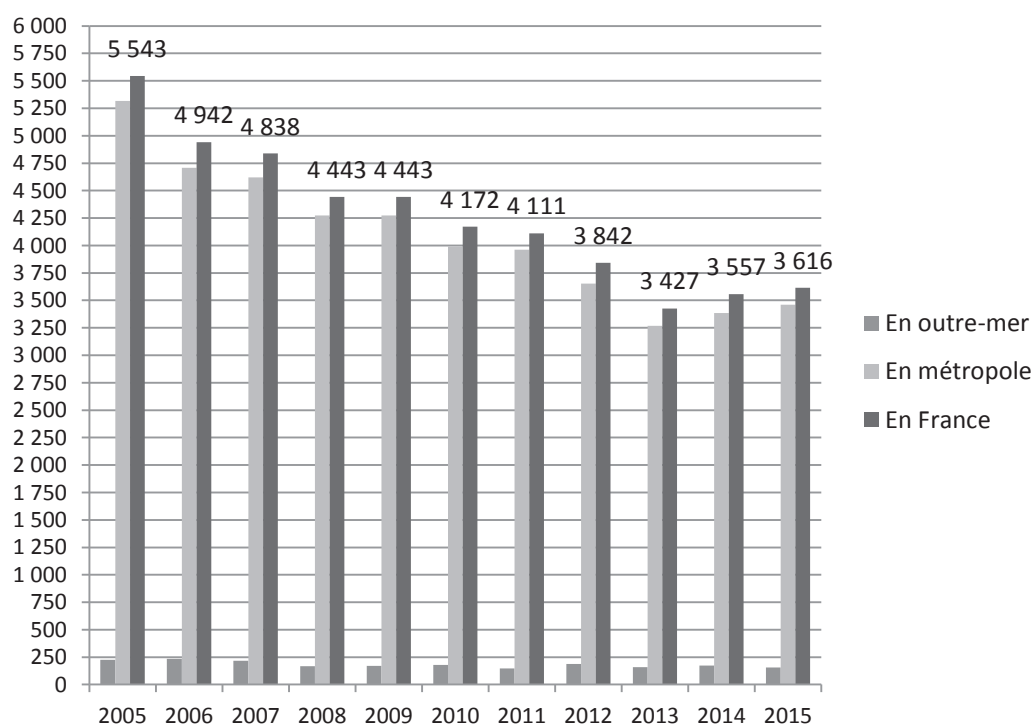
A. UNE MORTALITÉ ROUTIÈRE EN HAUSSE POUR LA DEUXIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE : UNE PREMIÈRE DEPUIS 35 ANS

La politique de sécurité routière affiche des résultats préoccupants en matière de mortalité qui font douter de l'efficacité de notre politique de sécurité routière.

1. 2013 demeure l'année où la mortalité routière a atteint son plus bas niveau

De 2008 à 2013, la mortalité routière a diminué constamment. Un minimum historique a même été atteint fin 2013, avec 3 427 tués, soit une baisse de 10,8 % par rapport à 2012.

Évolution du nombre de tués à 30 jours en France de 2005 à 2015



Source : bilan de l'ONISR

En revanche, une hausse notable de la mortalité est enregistrée en 2015, pour la deuxième année consécutive, + 1,7 %, soit 3 616 décès et 59 de plus par rapport à 2014. Dans les départements d'outre-mer, le nombre de tués¹ a baissé l'an dernier (155 décès, soit 18 de moins qu'en 2014), mais demeure toujours supérieur à son niveau le plus bas, atteint en 2011 (148 tués). De même, dans les collectivités et pays d'outre-mer, la mortalité, qui s'élève à 71 tués, a baissé de 20 % en 2015 par rapport à 2014 mais n'annule pas la forte hausse qui avait marqué 2014 (+ 31 %). Dans l'hexagone, en revanche, le nombre de morts augmente pour la deuxième année consécutive (+ 77 tués, soit 2,6 % de plus par rapport à 2015).

Il est à noter qu'en 2015, selon le document de politique transversale (DPT) « Sécurité routière », le nombre de tués en zone « Gendarmerie » augmente (2 623 morts en 2015 contre 2 549 en 2014) en alors qu'il diminue à peine en zone « Police » (988 en 2015 contre 989 en 2014).

Ces résultats situent la France (métropole et DOM) au douzième rang de l'Union européenne : 54 personnes ont en effet été tuées par million d'habitants, 54 en métropole et 74 dans les départements d'outre-mer. En métropole, sur la période 2013-2015, seuls 31 départements sont en-dessous de la moyenne nationale.

2. Les résultats des neuf premiers mois de l'année 2016 ne laissent pas espérer une inflexion marquée de cette tendance

Pour l'année 2016, le bilan provisoire de l'insécurité routière en France métropolitaine, sur les neuf premiers mois, s'élève à 2 558 personnes tuées, soit une hausse de + 3,1 % par rapport à la même période en 2015.

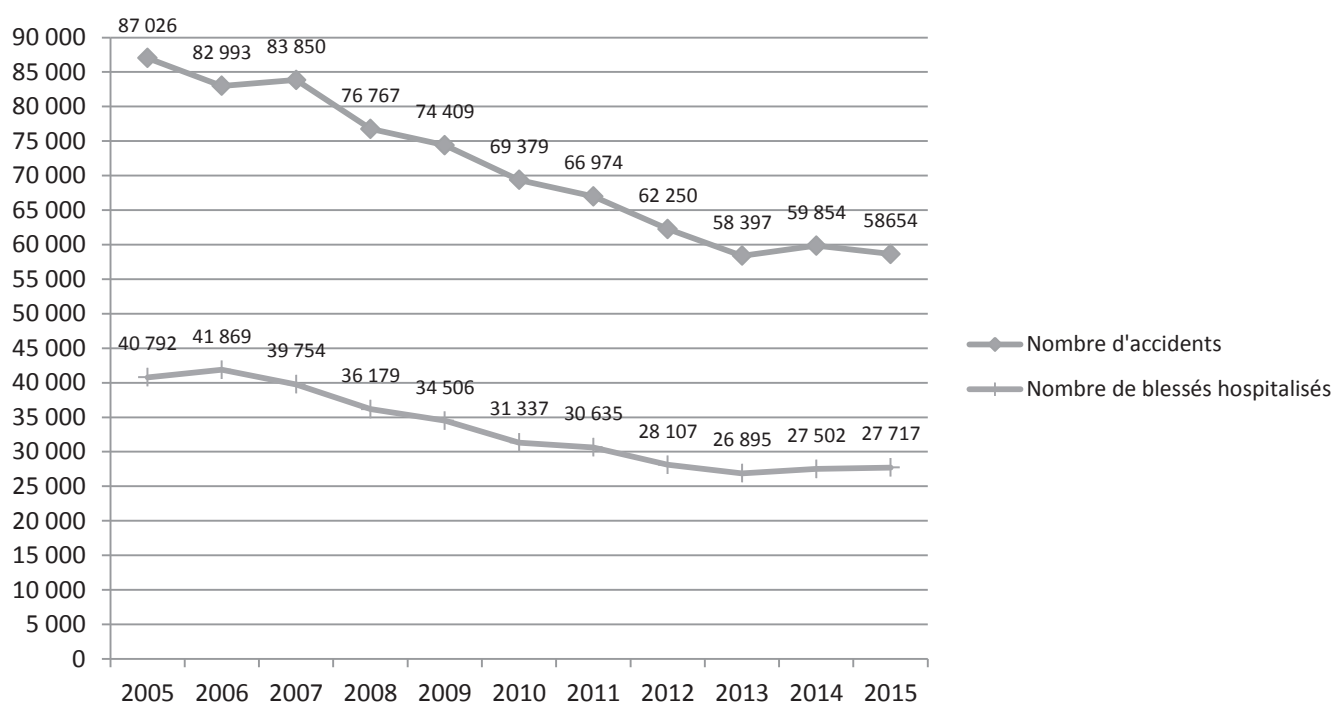
Ces résultats de 2014, 2015 et 2016 sont d'autant plus préoccupants que le Gouvernement s'est fixé pour objectif de réduire à moins de 2 000 le nombre de personnes tuées sur les routes en 2020.

3. L'évolution du nombre d'accidents et de blessés à 30 jours demeure également préoccupante

Ce constat concerne également le nombre d'accidents qui est parvenu en 2013 à son niveau le plus bas (58 397) et s'avère en 2015 toujours supérieur (58 654).

¹ Le nombre annuel de tués est le premier indicateur de performances (1.1) de l'objectif n°1 « Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur la route » du programme 207 « Sécurité et éducation routières » et du document de politique transversale (DPT) « Sécurité routière » du projet de loi de finances 2017.

Évolution du nombre d'accidents routiers et de blessés en France de 2005 à 2015



Source : bilans de l'ONISR

De même, le nombre de blessés hospitalisés, après avoir reflué jusqu'à 26 895 en 2013, a augmenté ces deux dernières années pour atteindre 27 717 en 2015 (soit une augmentation de 3 % par rapport à 2013). Il convient d'observer que dans les départements d'outre-mer, le nombre de blessés hospitalisés a de nouveau dépassé le seuil de 1 000 (1 122) qu'il n'avait pas dépassé depuis 2009 (1 183).

Répartition de la mortalité routière

- Selon la catégorie d'usagers

En 2015, en métropole, 1 796 usagers de véhicules de tourisme ont été tués. Ils représentent plus de la moitié (51,9 %) de la mortalité routière. Ce nombre est en hausse de 8 % par rapport à 2014. Il a cependant baissé de 15,1 % depuis 2010 contre 13,3 % pour l'ensemble des usagers.

Les usagers de deux-roues motorisés représentent plus de 22 %¹ des décès avec 614 motocyclistes et 155 cyclomotoristes décédés en 2015.

¹ Cette proportion augmente à 37 % dans les DOM.

Les motocyclistes est l'une des catégories d'usagers dont la mortalité a baissé en 2015 (- 1,8 %) mais elle demeure l'une de celles dont la diminution reste plus lente que la moyenne entre 2010 et 2015 (- 12,8 % contre - 13,3 % pour l'ensemble des usagers). À l'inverse, la catégorie des cyclomotoristes enregistre la plus forte baisse pendant cette période (- 37,5 %).

Piétons et cyclistes constituent 17,8 %¹ de la mortalité 2015 avec respectivement 468 et 149 personnes tuées, en légère baisse par rapport à 2014 (- 6,2 % et - 6,3 %). Les cyclistes constituent l'une des deux seules catégories, avec les transports en commun, dont la mortalité s'est accrue entre 2010 et 2015 (+ 1,4 %).

La mortalité des usagers de véhicules utilitaires légers (120 personnes tuées) est en forte baisse par rapport à 2014 (- 16,10 %).

Enfin la catégorie des transports en commun est marquée par une forte augmentation de la mortalité (+ 378 % par rapport à 2014), à laquelle a uniquement contribué l'accident de Puisseguin, en Gironde, survenu le 23 octobre 2015, où 43 passagers d'un autocar ont perdu la vie.

Enfin, 56 personnes - soit le même chiffre qu'en 2014 - ont été tuées en poids lourds.

- **Selon les classes d'âge**

Comme en 2014, en métropole, la majeure partie des classes d'âge ont vu, en 2015 leur mortalité augmenter, à l'exception des 0 à 14 ans (- 9,8 %) et, dans une moindre mesure, des 25 à 44 ans (- 1,6 %).

Toutes les autres catégories enregistrent une hausse de la mortalité, la plus forte augmentation étant observée chez les 65 à 74 ans (+ 10,2 %). En outre, il est à noter que cette catégorie est la seule - avec celle des 75 ans et plus - à avoir vu sa mortalité s'accroître au cours des 5 dernières années (+ 18,2 % pour la première, + 3,8 % pour la seconde).

Sur la même période 2010-2015, les baisses les plus fortes concernent les 18 à 24 ans (- 25,5 %), suivie de la catégorie des 15 à 17 ans (- 22,4 %) et des 0 à 14 ans. (- 22,3 %).

La mortalité des classes d'âge intermédiaire décroît moins sensiblement (- 18 % pour les 25 à 44 ans) et - 11,1 % pour les 45 à 64 ans, de 2010 à 2015.

Rapportés à leur population, les jeunes de 18 à 24 ans restent les plus touchés en 2015 : 136 jeunes tués pour un million pour la catégorie 18 à 19 ans, 112 jeunes tués pour un million pour les jeunes de 20 à 24 ans.

De même, les personnes âgées de plus de 75 ans connaissent une mortalité plus élevée (87 tués par million d'habitants) que la moyenne nationale (54 tués par million d'habitants).

- **Selon les réseaux routiers**

63 % des personnes tuées le sont sur des routes hors agglomération, 9 % sur autoroute et 29 % en agglomération.

La mortalité sur autoroute a considérablement augmenté par rapport à 2014 (+ 23 % contre 0,7 % sur les autres réseaux). Elle est désormais supérieure de 16,4 % à son niveau de 2010.

En revanche, par rapport à 2010, le nombre de décès a été réduit de 12,8 % en agglomération et de 16,4 % sur les routes hors agglomération.

¹ Cette proportion augmente à 31 % dans les DOM.

- **Selon les régions**

La mortalité en région métropolitaine, par million d'habitants et par an, varie de 26 pour l'Île-de-France, puis 36 pour l'Alsace, à 79 pour le Languedoc-Roussillon et 100 pour la Corse.

8 régions sur 22 ont un taux inférieur à la moyenne nationale de 52, toutes situées dans la moitié nord du pays. Entre les périodes 2010-2012 et 2013-2015, 13 régions connaissent une baisse de la mortalité par million d'habitants plus importante que la baisse moyenne nationale, jusqu'à - 22 % pour les Pays-de-la-Loire.

- **Selon les facteurs comportementaux**

La vitesse excessive ou inadaptée est la cause principale de près de 32 % des accidents mortels selon les forces de l'ordre.

Parmi les conduites addictives, l'alcool serait la cause principale de près de 21 % des accidents mortels pour lesquels ces éléments sont renseignés : 30 % des décès interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués avait un taux d'alcool dépassant 0,5 g/l de sang. 62 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels présentent un taux supérieur ou égal à 1,5 g/l. Enfin, l'alcoolémie affecte enfin particulièrement les 18-24 ans et les 25-44 ans.

Les stupéfiants seraient la cause principale de plus de 9 % 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 13 % des accidents mortels, l'inattention, 7 %.

Enfin, le non-port de la ceinture est encore fréquent : le fichier BAAC enregistre 381 conducteurs ou passagers tués en 2014 qui n'étaient pas ou mal ceinturés (22 % des usagers tués des véhicules avec critère « ceinture » renseigné).

- **Selon le sexe**

En 2015, 75 % des personnes tuées étaient des hommes. Leur proportion est particulièrement élevée entre 30 et 45 ans (85 %), alors qu'elle est de 53 % pour les 0 à 14 ans et de 57 % pour les 75 ans et plus. Leur mortalité reste cependant bien supérieure à celle des femmes, alors que la part de ces dernières dans la population augmente. Les hommes représentent 85 % des conducteurs tués et 82 % des auteurs présumés d'accidents mortels.

La vitesse et l'alcool sont des facteurs plutôt masculins (34 % de facteur vitesse chez les hommes auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) contre 22 % chez les femmes et 23 % de facteur alcool chez les hommes pour 10 % chez les femmes). *A contrario*, les priorités et l'inattention se retrouvent davantage chez les APAM femmes (respectivement + 7 points et + 4 points). Un quart d'entre elles sont âgées de 65 ans ou plus, pour 15 % des hommes.

Source : réponse au questionnaire budgétaire

B. LA CONCRÉTISATION RELATIVEMENT RAPIDE DE LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE

1. La mise en application des mesures contenues dans la loi « Macron »...

Votre rapporteur spécial accueille favorablement la concrétisation relativement rapide de la réforme annoncée le ministre de l'intérieur en **juin 2014 et poursuivie dans le cadre de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015** pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « loi Macron »). 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.

Plusieurs mesures prises en 2014 ainsi que la loi, 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 et prévoit la création d'une tranche supplémentaire de prêts dans le dispositif du « permis à un euro par jour »¹ afin de rendre ce dispositif encore plus efficace.

Cette **réforme** va dans le bon sens mais **doit être menée à budget constant et ne pas entraîner de dépenses supplémentaires**.

2. ...contribue à réduire les délais d'attente et le coût moyen du permis

La mise en œuvre de 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.

¹ Cf. *infra*.

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), au cours de laquelle est diffusée, depuis janvier 2016, 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.

Un premier bilan de la réforme fait apparaître une augmentation en 2015 du nombre de candidats (+ 15 000 par rapport à 2014) qui se sont présentés à l'examen du permis de conduire après avoir suivi la filière d'apprentissage anticipé de la conduite.

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. Ainsi, l'activité des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) a été recentrée sur le passage de la catégorie B du permis de conduire et leurs missions de contrôle. 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. Les effets de cette réforme ont permis de proposer 38 700 places supplémentaires en 2014 et 63 600 places supplémentaires en 2015.

En outre, la « loi Macron » a prévu la possibilité de recruter des agents publics et contractuels pour faire passer l'épreuve théorique générale du permis de conduire de catégorie B dans les départements où le délai d'attente entre la première et la deuxième présentation excède 45 jours.

Le décret n° 2016-516 du 26 avril 2016 relatif à l'organisation de l'épreuve théorique général du permis de conduire et les arrêtés subséquents ont permis d'agréer à ce jour quatre organisateurs pour faire passer cette épreuve (la société SGS Automotive Services, le groupe La Poste, les sociétés Pearson Vue et Bureau Veritas). SGS et La Poste organisent déjà depuis le 13 juin 2016 des épreuves et ont déployé 220 centres d'examen répartis dans 80 départements.

Au total, 44 000 candidats ont passé l'épreuve théorique générale du permis de conduire auprès des opérateurs privés - du 13 juin au 10 août 2016 - alors qu'environ 180 000 candidats ont été examinés par les services de l'État pendant la même période.

À terme, 142 000 places supplémentaires d'épreuve de pratique de catégorie B seront proposées aux candidats.

En outre, le ministère a recruté 25 inspecteurs pour la région Île-de-France. Depuis mars 2016, 34 agents de La Poste sont également venus renforcer dans les départements accusant les délais d'attente les plus longs (départements de la région Île-de-France et de Provence-Alpes-Côte-D'azur et département du Rhône). En année pleine, 100 000 places supplémentaires seront proposées.

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 décru de 26,5 % entre 2013 et 2015, passant de 98 jours en 2013, à 96 jours en 2014, à 72 jours en 2015. Ce délai ayant été encore réduit au premier semestre 2016, à 66 jours, l'objectif de 60 jours fixé dans le PAP du PLF 2016 est maintenu. L'externalisation totale de l'épreuve théorique générale (ETG) en 2017 devrait permettre d'atteindre l'objectif de 45 jours, fixé par le ministre et inscrit dans la loi.

Le délai médian a quant à lui été réduit à 44 jours en 2015 contre 69 jours en 2014.

Selon le rapport Gilbert de 2014, le coût moyen du permis de conduire est estimé à 1 600 euros. Cette moyenne occulte d'importantes disparités. Le coût est généralement réduit pour les conducteurs ayant choisi la conduite accompagnée ou la conduite sur boîte automatique par exemple (environ 1 100 euros), alors que les frais sont nettement plus conséquents pour ceux qui échouent au premier passage après un apprentissage classique. Les candidats confrontés à des délais d'attente de plusieurs mois sont en effet contraints, pour maintenir leur niveau en conduite, de prendre de très nombreuses leçons. Ce prix de l'échec, pour les 40 % de candidats qui échouent lors de la première présentation s'élève à environ 200 euros par mois d'attente.

En outre, à la suite du décret du 1^{er} décembre 2015, la présentation aux épreuves du permis ne peut plus donner lieu à aucun frais. Il est donc interdit aux établissements d'enseignement de la conduite de facturer toute somme, quelle qu'en soit la dénomination, au titre de la présentation d'un candidat à l'une des épreuves.

Seul l'accompagnement physique du candidat pendant l'épreuve peut donner lieu à des frais, mais qui sont étroitement encadrés. Ces frais ne peuvent dépasser un plafond dépendant du type d'épreuve.

Pour l'examen pratique du permis B (voiture), le plafond correspond au prix d'une heure de conduite. Ces frais sont la contrepartie de la mobilisation d'un véhicule et d'un membre du personnel de l'établissement pour accompagner le ou les candidats à l'épreuve.

Source : réponses au questionnaire budgétaire

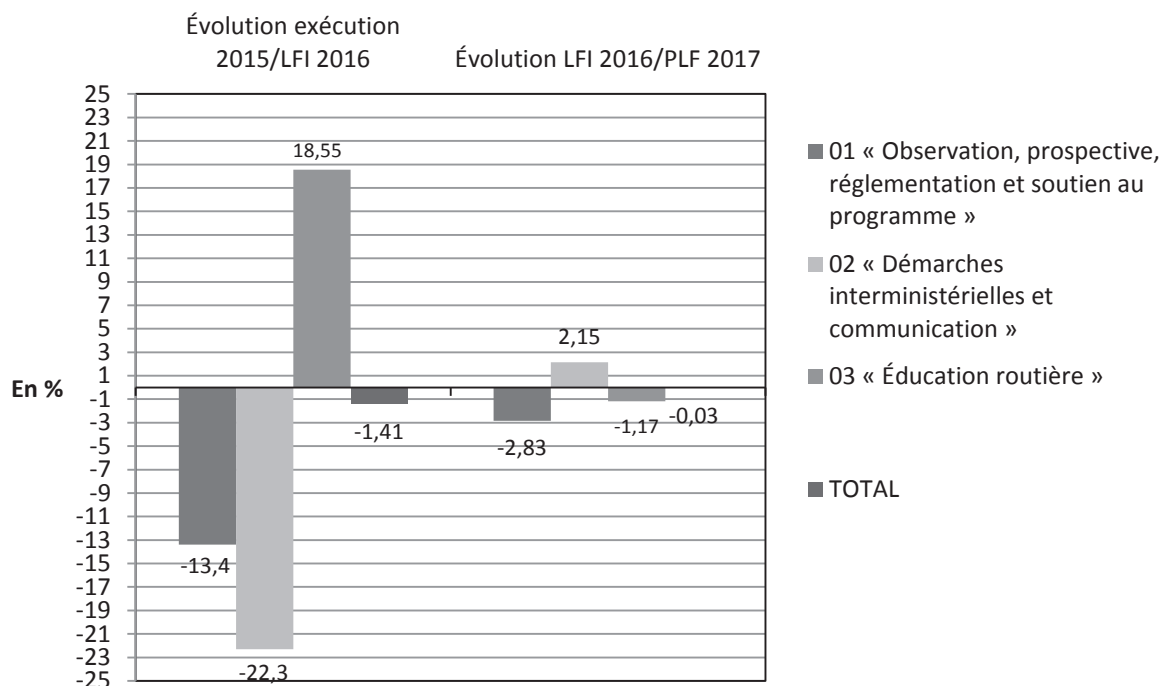
II. OBSERVATIONS SUR LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES »

Le programme 207 « Sécurité et éducation routières » a été **rattaché à la mission « Sécurités » en 2013**, à la suite du 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 ».

En 2017, la dépense portée par le présent programme diminue de 0,03 % par rapport à 2016, après s'être contractée de - 4,8 % entre 2015 et 2016. Elle s'établit à 39,03 millions d'euros, comme le montre le tableau ci-dessous. Son montant représente moins de 2 millièmes des crédits affectés

à la mission « Sécurités » - 19,69 milliards d'euros - dans le projet de loi de finances initiale pour 2017, soit une proportion encore inférieure à celle qu'il représentait dans le projet de loi de finances initiale pour 2016.

Évolution des crédits des actions du programme 207



N.B : autorisations d'engagement = crédits de paiement pour la loi de finances initiales 2016 et les projets de loi de finances pour 2016 et 2017/ crédits de paiement pour la loi de règlement 2015.

Source : projets annuels de performances annexés au projet de loi de finances pour 2016 et 2017, rapport annuel de performances pour 2015

A. LA PART DE DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DANS LES FRAIS D'ÉTUDES ET D'EXPERTISE TEND À BAISSER SIGNIFICATIVEMENT, AU PROFIT DES DÉPENSES D'INTERVENTION

Au titre des dépenses de fonctionnement, l'action 01 « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme » couvre des actions de nature très diverse : fonctionnement courant de la DSCR, des observatoires locaux de l'accidentologie routière, de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), frais d'impression et de documentation institutionnelle ou encore frais d'étude.

L'ensemble de ces lignes représente un total de 1,67 million d'euros, soit un montant significativement moins élevé qu'en 2016 (2,30 millions d'euros) mais supérieur à celui constaté au terme de l'exécution 2015 (1,39 million).

Cette baisse est partiellement compensée par la hausse des dépenses d'intervention, qui s'élèvent à 1,21 million d'euros et financent les études « *pré-réglementaires de l'Union technique de l'automobile et du cycle (UTAC)* ». Il s'agit de la réglementation relative aux véhicules, dans le cadre des directives de l'Union européenne. D'autres études sont confiées au réseau technique du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en particulier au CEREMA qui en assure le pilotage. Cette dépense est récurrente, année après année, mais augmente très fortement par rapport à 2016 (650 000 euros).

B. LA LÉGÈRE AUGMENTATION DES DÉPENSES DE COMMUNICATION NE COMPENSE PAS LEUR CONTRACTION CES DERNIÈRES ANNÉES

La hausse des crédits de l'action 02 « Démarches interministérielles et communication » est en partie imputable à l'augmentation - à hauteur de 0,12 million d'euros par rapport à la loi de finances initiale 2016 - de l'enveloppe consacrée aux campagnes nationales de mobilisation.

1. Le redressement insuffisant des dépenses de communication

Pour mémoire, ces dernières années, la ligne « **communication grand public** » s'est contractée assez nettement (de 15,07 millions d'euros en 2010 à 6,72 millions d'euros en 2016). Votre rapporteur s'interroge sur la nécessité de ne pas relever davantage les crédits de cette ligne, compte tenu des résultats inquiétants de la sécurité routière ces trois dernières années.

2. Une nouvelle stratégie centrée sur le concept d' « onde de choc »

Principales actions menées en 2016

En 2016, a été mise en œuvre une nouvelle stratégie, dite « *incrémentale* », de communication.

Ainsi, cinq films, élaborés selon les mêmes principes créatifs et utilisant les mêmes leviers psychologiques, ont été élaborés pour une diffusion à la télévision et sur les réseaux sociaux. Le concept d' « *onde de choc* » insiste sur les dommages collatéraux provoqués par un accident autour de la première victime. Les proches, la famille, les amis, l'entourage, les collègues de la victime peuvent en effet voir leurs vies durablement affectées par un accident.

Le principe de « *l'onde de choc* » a été développé et décliné sur cinq thématiques définies autour des principaux facteurs de mortalité sur la route et visant les principales catégories de victimes :

- thématique générale de remobilisation (2,36 millions d'euros - télévision, cinéma, digital, réseaux sociaux),

- thématique « deux roues motorisés » (1,38 million d'euros - télévision, digital, grands prix moto),

- thématique « vitesse » (1,40 million d'euros - télévision, digital, « fan zones » de l'Euro 2016),

- thématique « distracteurs » (prévision de 1,3 million d'euros TTC pour septembre) (téléphones, smartphones...),

- thématique « alcool » (prévision de 1,5 million d'euros pour les fêtes de fin d'année).

Ces thématiques ont été traitées de façon relativement équilibrée avec une diffusion à la télévision et en digital et relayées par la radio.

Les vagues de campagnes évaluées ont recueilli de très bons résultats en termes de reconnaissance et d'agrément : 88 % d'agrément pour le film *2 RM* et 84 % pour le film *Onde de choc* (ces chiffres sont à rapprocher de la « norme » fixée à 74 % par l'institut d'études pour les campagnes institutionnelles).

Pour 81 % de la cible de la campagne *2RM* et pour 78 % de la cible de la campagne *Onde de choc*, ces campagnes « incitent à réfléchir aux habitudes et comportements en tant que conducteur ».

La campagne *Vitesse*, diffusée au cours de l'été, vise particulièrement le public au moment des départs en vacances, et sera évaluée dès la fin de sa période de diffusion.

Cette stratégie de répétition a été enrichie par la mise en place d'un « fil rouge » à la radio, tout au long de l'année, pour développer, en plus du soutien aux cinq thématiques, un large spectre de thèmes. Le budget d'achat d'espace est de 2,8 millions d'euros

La cible des jeunes est une cible essentielle traitée au travers de la communication « *Sam, le conducteur désigné* ». Elle fait notamment l'objet d'actions de partenariats radios et d'actions digitales. On peut notamment citer en 2016 les partenariats menés au cours de l'été avec les radios NRJ, Skyrock et Fun Radio (840 000 euros), le partenariat autour du film « *Avengers* » au cinéma et à la télévision (630 000 euros), la mise en valeur de Sam lors de l'opération « *NRJ Music Awards* » (124 000 euros TTC).

Enfin, la communication s'est attachée à impliquer encore plus largement les relais de la sécurité routière, d'une part grâce au lancement d'une campagne mobilisation des chefs d'entreprises (budget prévisionnel du soutien média à l'opération : 270 000 euros) et d'autre part, à la création d'un « réseau social d'entreprises » en lien avec les préfetures.

Sur le digital, le site <http://www.routeplussure.fr> continue de s'étoffer et propose à l'occasion de chaque campagne un prolongement du film pour agir concrètement sur l'accidentalité routière : visionnage et partage de nouveaux témoignages en lien avec les thèmes des campagnes, partage de chartes d'engagement...

Un accent important est mis sur la dynamisation des réseaux sociaux avec la mise en place depuis septembre 2015 d'une « social room » composée d'un *community manager*, d'un rédacteur et d'un *webdesigner* dédiés aux réseaux sociaux de la sécurité routière pour offrir un contenu éditorial plus riche, plus créatif et permettre une plus grande réactivité face à l'actualité.

Le budget prévisionnel 2016 (programmes budgétaires 207 et 751) pour les campagnes de communication s'élève à 15,55 millions d'euros. Il se répartit entre les prestations « Campagnes » (achat d'espace, créations, digital), « Salons et manifestations » et « Études » (pré-tests, post-tests, baromètres).

3. Des actions de communication axées en 2017 sur le risque « distracteur », l'alcool au volant et les deux-roues motorisés

Les actions prévues en 2017

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.

Pour 2017, la DSCR indique que « *les grands facteurs d'accidentalité et les populations les plus touchées continueront à être les cibles de la communication de la sécurité routière* » :

- la thématique de l'alcool au volant dans son volet « grand public »,
- les jeunes et l'alcool (promotion de « Sam, le conducteur désigné »),
- la vitesse, première cause de mortalité,
- les deux-roues motorisés.

En outre, seront accentuées les opérations ou campagnes sur les thèmes suivants :

- le risque « distracteur » au volant,
- le risque routier en entreprise, dans la continuité de l'appel aux entreprises initié en 2016.

Enfin, le développement d'une stratégie « DMP » (*Data management project*) permettra en 2017 de développer des stratégies de campagnes plus ciblées en fonction des publics pour encore optimiser leur efficacité. »

C. LES DÉPENSES LIÉES À L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE REPRÉSENTENT TOUJOURS PLUS DE LA MOITIÉ DES CRÉDITS DE L'ACTION 03 « ÉDUCATION ROUTIÈRE »

1. Les dépenses de fonctionnement : des frais toujours importants mais en baisse, malgré une augmentation des crédits destinés à l'animation du réseau « Éducation routière »

Les dépenses de fonctionnement (12,30 millions) sont en baisse de 6,3 % par rapport au montant demandé en 2016 (13,13 millions).

Les dépenses relatives à l'examen du permis de conduire sont estimées en très légère hausse pour 2017, à 9,11 millions d'euros, soit 0,08 million de plus qu'en 2016 (9,03 millions).

Les crédits relatifs à l'animation et au fonctionnement du réseau « Éducation routière » sont inscrits pour 1,6 million d'euros, soit un montant supérieur de 0,5 million à celui de 2016, cette hausse étant notamment justifiée par la prise en charge par le programme 207 des dépenses liées à l'hébergement, la gestion et l'amélioration des applications informatiques de l'éducation routière.

Enfin, la dotation de formation des personnels est également en baisse et s'élève pour sa part, à environ 1,59 million d'euros (contre 2 millions en 2016).

2. Les dépenses d'intervention axées sur le financement du « permis à un euro par jour » et probablement sur-budgétées

La charge financière de l'État au titre du « permis à un euro par jour » est en forte augmentation en 2017 (6 millions d'euros en AE et en CP au lieu de 5,10 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2016, soit une augmentation de 17,6 %), en dépit des faibles taux d'intérêt liés au paiement des intérêts aux organismes bancaires prêteurs et de la surestimation des crédits demandés en 2016. Cette augmentation est d'autant plus surprenant qu'à l'issue de l'exercice 2015, les dépenses d'intervention destinées au financement du dispositif se sont élevées à 3,90 millions d'euros alors que 5,05 millions avaient été ouverts dans le cadre de la loi de finances initiale.

La budgétisation 2017 a été établie sur la base d'un **taux prévisionnel OAT** de 0 % pour le second semestre 2016 et de 0,5 % pour le premier semestre 2017, et en tient compte de la **mise en place du prêt complémentaire entré en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2016**.

En effet, dans le cadre de la réforme du permis de conduire annoncée en 2014, le Gouvernement a décidé d'**accentuer son effort sur ce dispositif** en l'ouvrant, à compter du 1^{er} juillet 2016, 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).

Si l'amélioration du dispositif est louable, l'opération « permis à un euro par jour » qui demeure globalement un succès, semble accuser un ralentissement.

Au 30 juin 2016, le bilan du dispositif, pleinement opérationnel depuis septembre 2010, fait apparaître que **902 957 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 **54,74 millions d'euros**.

Cependant la budgétisation proposée pour 2017 fondée sur un objectif de 186 500 nouveaux prêts, apparaît ambitieuse. En effet, le nombre de prêts décaissés au cours du dernier exercice (60 200) apparaît très inférieur à celui enregistré lors de l'exercice précédent (105 023) qui avait connu une hausse record du nombre de dossiers traités, bien que depuis 2015, le bénéfice de ce prêt ait été élargi aux jeunes de 15 ans.

Toutefois, il convient d'observer qu'à la suite de l'entrée en vigueur de la réforme « *permis à un euro par jour* », l'exercice, qui a pris fin le 30 juin 2016 au lieu du 30 septembre 2016, porte à titre exceptionnel sur trois trimestres au lieu de quatre. En outre, les dossiers traités n'incluent aucun prêt complémentaire de 300 euros, dans la mesure où celui-ci n'est disponible que depuis le 1^{er} juillet 2016.

S'agissant du nombre de cautionnements, 31 prêts ont bénéficié de la caution publique sur la même période (contre 37 pendant la période courant du 1^{er} octobre 2015 au 30 septembre 2015), alors qu'un seul fait l'objet d'un appel en garantie. En dépit d'un exercice écourté, il convient d'observer que depuis deux ans, le nombre de prêts est en forte diminution (93 en 2012, 70 en 2014).

Par ailleurs, la part des prêts concernant la tranche la plus élevée (1 200 euros) tend à devenir au fil des années, de plus en plus prépondérante (85 % des prêts en 2016, alors qu'elle représentait 51,3 % des prêts en 2006). Inversement, les prêts relatifs aux deux tranches les moins élevées (600 euros et 800 euros), qui représentaient 15,6 % des prêts en 2006, ne correspondent plus qu'à 3,9 % des prêts en 2016.

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.

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

En effet, le coût de la formation est échelonné sur plusieurs mois, au travers d'un prêt à taux zéro accordé sans conditions de ressources, l'État prenant en charge les frais financiers en payant directement les intérêts aux banques.

Quatre niveaux de prêts sont proposés : 600, 800, 1 000 et 1 200 euros. Leur durée de remboursement est respectivement de 20, 27, 34 et 40 mois.

Dans le cadre de la réforme du permis de conduire annoncée le 13 juin 2014, le décret n° 2016-891 du 30 juin 2016 modifiant le décret n° 2005-1225 du 29 septembre 2005 modifié *instituant une aide au financement à la conduite et à la sécurité routière*, l'État a décidé d'accroître son effort en ouvrant ce dispositif aux candidats ayant subi un échec à l'examen et en créant un prêt de « complément » de 300 euros.

Depuis le 1^{er} juillet 2016 - date d'entrée en vigueur de « réforme du permis à un euro » - les peuvent également souscrire un prêt « permis à un euro par jour » :

- les candidats déjà bénéficiaires du dispositif, qui après un échec à l'épreuve pratique du permis de conduire, souhaitent financer une formation complémentaire par un prêt de 300 euros ;

- les candidats qui n'ont pas encore bénéficié du dispositif lors d'une première formation n'ayant pas été poursuivie jusqu'à son terme ;

- les candidats au permis de conduire inscrits à une formation préparatoire au permis de conduire des catégories A1 (moto de cylindrée n'excédant pas 125 cm³ et d'une puissance de 11 kW maximum) et A2 (motocyclette avec ou sans side-car n'excédant pas 35 kW et dont le rapport puissance poids et inférieur à 0,2 kW/kg).

En effet, il n'est plus possible de financer une formation préparatoire à un permis de conduire de la catégorie A (motocyclette de plus de 35 kW), cette catégorie n'étant plus désormais accessible directement. Conformément aux dispositions du décret n° 2016-723 du 31 mars 2016 *modifiant les conditions d'obtention des catégories A et BE du permis de conduire*, les candidats au permis de conduire de la catégorie A (motocyclettes de plus de 125 cm³) devront disposer d'une expérience de 2 ans de permis de la catégorie A2 avant de pouvoir accéder à la catégorie A par le suivi d'une formation.

Depuis le 6 mars 2015, les jeunes qui s'inscrivent dès l'âge de 15 ans à une formation au permis de conduire dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) peuvent également demander à bénéficier de ce prêt (décret n° 2015-250 du 3 mars 2015 modifiant le décret n° 2005-1225 du 29 septembre 2005 *instituant une aide au financement de la formation à la conduite et à la sécurité routière*).

Ce dispositif partenarial, qui fait l'objet d'un bilan trimestriel, repose sur des conventions entre, d'une part, l'État et les 4 800 écoles de conduite partenaires 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. Cette prise en charge, effective depuis le 30 novembre 2009, est assurée à 50 % par la Caisse des dépôts et consignations (CDC) à travers le fonds de cohésion sociale, les 50 % restants étant pris en charge par un établissement de crédit.

La dotation versée à la CDC en 2009 lors de la mise en place de ce dispositif de cautionnement permettra de couvrir les dépenses de cautionnement prévues en 2017. En effet sur les 1,5 million d'euros de dotation reçue, le reliquat s'élève à 1,3 million.

Au 30 juin 2016, 364 jeunes ont bénéficié d'un prêt cautionné (19 d'entre eux ont fait l'objet d'un appel en garantie). Ce faible nombre peut s'expliquer par une adhésion limitée des établissements de crédits et une connaissance insuffisante de ce dispositif par les bénéficiaires potentiels. Dans le cadre d'un nouveau mandat de gestion avec la Caisse des dépôts, une réforme du dispositif est en cours visant à élargir le dispositif et à simplifier la procédure d'éligibilité.

Dans ce nouveau cadre, l'objectif est de financer, en 2017, 185 600 prêts dont 1 000 cautionnés par l'État.

Source : réponse au questionnaire budgétaire

3. Les dépenses d'investissement maîtrisées

2,52 millions d'euros sont prévus en 2017 pour la construction et la rénovation de centres d'examen du permis de conduire, soit un montant inférieur de 3,1 % au montant du projet de loi de finances pour 2016 (2,6 millions d'euros). A ce montant s'ajoute 0,2 million d'euros destinés à l'animation du réseau « éducation routière ».

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

A. UNE ARCHITECTURE COMPLEXE, LÉGÈREMENT MODIFIÉE EN 2017

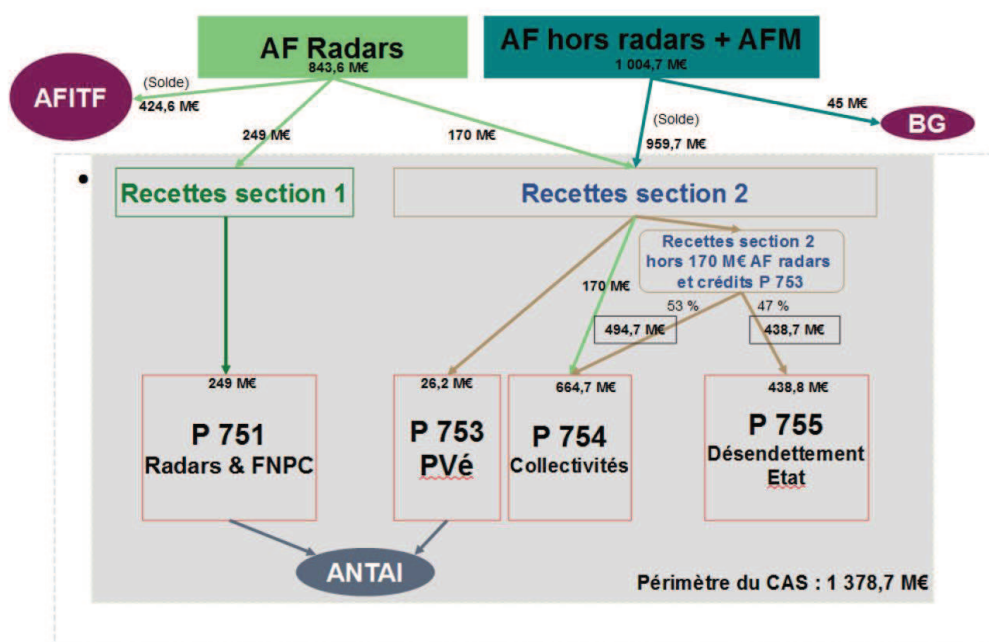
L'article 49 de la loi de finances pour 2006¹ a créé le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », habituellement appelé CAS « Radars » ou CAS « Amendes ». Conformément à l'article 21 de la LOLF, « *les comptes d'affectation spéciale retracent, dans les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

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

En 2017, le schéma d'affectation du produit des amendes de police envisagé par le projet de loi de finances s'établit désormais comme suit :

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

Schéma d'affectation du produit des amendes de police



Source : projet annuel de performances 2017

1. Des plafonds de recettes relevés par l'article 21 du présent projet de loi de finances

L'article 21 du présent projet de loi de finances pour 2017, a pour objet le relèvement de 10 millions d'euros :

- du plafond des recettes affectées à la section 1 du CAS « radars » qui serait porté de 239 à 249 millions d'euros.
- du plafond des recettes issues du contrôle sanction automatisé (CSA) affectées au CAS, qui serait rehaussé de 409 à 419 millions d'euros.

2. Une simplification limitée du dispositif du CAS : l'intégration du programme 752 « Fichier national du permis de conduire » au sein du programme 751

Les dépenses du compte resteront en 2017 réparties en deux sections, elles-mêmes respectivement divisées en un et trois programmes.

La section 1 « Contrôle automatisé » ne comprend plus, à compter du 1^{er} janvier 2017, qu'un seul programme, le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » qui fusionne :

- le programme 751 « Radars », finançant le déploiement et l'entretien des radars ainsi que le fonctionnement du Centre national de traitement ;

– le programme 752 « Fichier national du permis de conduire » supportant les charges de gestion du permis à points.

Cette dernière supporte les dépenses afférentes à la gestion des droits à conduire (permis à points) (13,92 millions d’euros) et à la modernisation du Fichier national du permis de conduire (FNPC), le projet « FAETON 2 » (14,08 millions d’euros).

La structure de la **section 2 « Circulation et stationnement routiers »** reste en revanche inchangée et comprend :

– le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers », gérant 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 » transférant aux collectivités territoriales une partie des recettes des amendes ;

– le programme 755 « Désendettement de l’État » venant abonder le budget général au titre des recettes non fiscales.

B. DES RECETTES ISSUES DES AMENDES QUI POURRAIENT ATTEINDRE UN NOUVEAU RECORD EN 2017 ET RESTENT MARQUÉES PAR LA COMPLEXITÉ DE LEUR CIRCUIT

Le CAS « Radars », dont le montant – 1,378 milliard d’euros – représente en 2017, 0,0031 % du budget général de l’État – 447,353 milliards d’euros -, 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 2017, l’ensemble des recettes des amendes de la circulation et du stationnement routiers est estimé à 1,848 milliard d’euros (+ 10,6 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2016), dont 1,378 milliard d’euros au profit du CAS (+ 0,12 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2016).

Cette **prévision de recettes** semble **très optimiste**, dans la mesure où les nouveaux appareils ne seront pas tous en fonction dès le début de l’année 2017.

La répartition du produit total est retracée dans le tableau ci-après.

Évolution de la répartition des recettes des amendes

(en millions d'euros)

		2015	2016 (PLF)	2016 (LFI)	2017 (PLF)
AF Radars	Programme 751 Radars	220,0	204,5	217,1	249,0 ¹
	Programme 752 Fichier national du permis de conduire	19,0	20,5	21,9	
	Solde non réparti		14,0		
	AFITF	213,7	263,3	249,1	424,6
	Programme 754 Collectivités territoriales	170,0	170,0	170,0	170,0
	Total AF radars	622,7	672,3	658,1	843,6
AFM + AF hors radars	Programme 754 Collectivités territoriales	509,8	498,8	497,2	494,7
	Programme 755 Désendettement de l'État	452,1	440,6	440,9	438,8
	Fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD)	45,0	46,0	45,0	45,0
	Programme 753 Procès-verbal électronique (PVé)	31,6	28,2	30	26,2
	Total AFM + AF hors radars	1 038,5	1 003,6	1 013,1	1 004,7
TOTAL	1 661,2	1 680,8	1 671,2	1 848,3	

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

Les « AF Radars » sont affectées au CAS pour des montants déterminés en loi de finances. **En 2017, la section 1 doit percevoir 249 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 424,6 millions d'euros.

S'agissant des « AF hors radars » et des « AFM », 45 millions d'euros seront versés au budget général au titre du financement du Fonds

¹ À compter du 1^{er} janvier 2017, les deux programmes seraient fusionnés au sein du programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière ».

interministériel de prévention de la délinquance (FIPD). **Le solde revient intégralement à la section 2 du CAS.** Sur ce montant, **26,2 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 territoriales¹** et le **programme 755 « Désendettement de l'État »²**, à raison de **664,7 millions d'euros pour le premier** et de **438,8 millions d'euros pour le second.**

Le projet annuel de performances pour 2017 prévoit une forte augmentation par rapport à 2016 (+ 10 %) des recettes prévisionnelles, celles-ci *« s'expliqu[ant] par une forte augmentation des recettes d'amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé à hauteur de + 25 % », « liée à l'augmentation du parc radars ainsi qu'au déploiement de nouveaux dispositifs de contrôle plus performants ».* Il anticipe également une *« légère diminution des amendes forfaitaires majorées (- 6 %) »,* qui contraste avec *« une légère augmentation (+ 4 %) des recettes d'amendes forfaitaires hors contrôle automatisé, qui s'explique par des prévisions légèrement plus favorables pour 2017, au vu de l'exécution à mi-année 2016. »*

1. Des dépenses dans la continuité de l'exercice 2016, soit un peu moins d'1,4 milliard d'euros

Les **crédits demandés au titre des quatre programmes du CAS s'élèvent à 1 378,70 millions d'euros**, soit une augmentation d'environ 0,12 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2016.

¹ 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 (MAPTAM) 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^{er} janvier 2016 a été repoussée au 1^{er} 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 projet de loi de finances pour 2016 a de nouveau reporté l'entrée en vigueur de cette réforme au 1^{er} janvier 2018.

² 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 2015	LFI 2016	PLF 2017	Écart 2016/2017 (en %)
751	Structures et dispositifs de sécurité routière	209	225	249	+ 10,67
	<i>Ce programme fusionne les programmes existants :</i>				
	751 « Radars »	182,40	204,46	221	+ 8,09
	752 « FNPC »	26,59	20,54	28	+ 36,31
753	Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	30	26,20	26,20	0
754	Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	635,50	667,78	664,79	- 0,45
755	Désendettement de l'État	411,10	440,54	438,78	- 0,40
TOTAL		1 285,60	1 359,52	1 372,52	+ 0,96

NB : exécution 2015 en crédits de paiement ; loi de finances initiale pour 2016 et projet de loi de finances pour 2017 en autorisations d'engagement = crédits de paiement.

Source : projets annuels de performances 2016 et 2017 et rapport annuel de performances 2015

2. Un déploiement ambitieux de nouveaux dispositifs de contrôle automatisé, prévu par le CISR du 2 octobre 2015, mais dont l'efficacité pose question

Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » fusionne à compter du 1^{er} janvier 2017 :

- le programme 751 « Radars » qui 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 ;

- le programme 752 « Fichier national du permis de conduire » supportant les charges de gestion du permis à points.

Les moyens du nouveau programme – à périmètre constant - sont en **hausse de 10,67 % en 2017** (249 millions d’euros contre 225 millions d’euros).

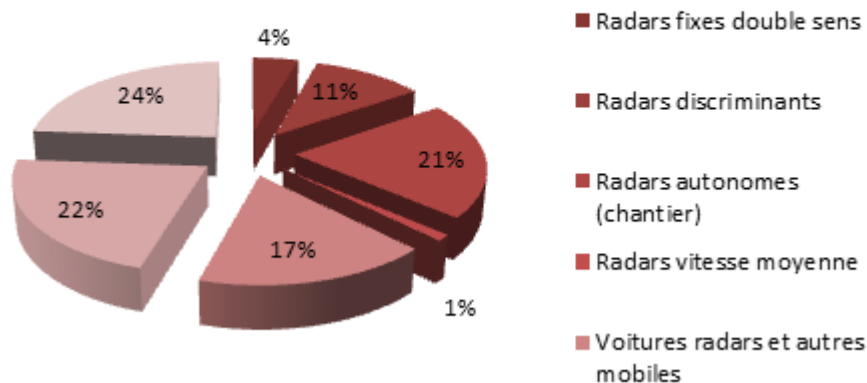
Cette hausse est principalement destinée à couvrir le besoin de financement des nouveaux équipements déployés dans la continuité des mesures décidées par le Comité interministériel de sécurité routière (CISR) réuni par le Premier ministre le 2 octobre 2015.

Ce comité a notamment décidé la mise en œuvre d’une nouvelle stratégie radars qui repose sur les mesures principales suivantes :

- porter le parc de radars à 4 700 équipements d’ici fin 2018 ;
- multiplier par quatre le nombre des zones sécurisées par des dispositifs de contrôle automatisé, en installant notamment des radars « leurres » (il s’agit de créer des zones de contrôle de la vitesse, toujours signalées par un panneau, au sein desquelles des radars seront susceptibles d’être ou non présents) ,
- augmenter au sein du parc, la proportion de radars autonomes déplaçables ;
- externaliser la conduite des véhicules radars afin d’augmenter le temps d’utilisation quotidien effectif de ces dispositifs qui, inférieur à 2 heures par jour actuellement, pourrait ainsi atteindre 6 heures dans un premier temps, puis 8 heures en cible.

a) *L’acquisition de 364 nouveaux radars et la création 100 nouveaux itinéraires sécurisés en 2017, avec l’objectif de quadrupler les zones sécurisées d’ici la fin 2018*

**Répartition des dépenses d’investissement de l’action 01
"Déploiement de nouveaux dispositifs en remplacement des
dispositifs anciens"**



Source : projet annuel de performances 2016

Le Gouvernement prévoit la commande de **364 nouveaux radars, pour un montant de 17,25 millions d'euros** :

- 100 radars fixes double sens,
- 111 radars discriminants,
- 3 radars vitesse moyenne,
- 150 radars autonomes (ou radars chantiers).

Quant au nombre de **dispositifs de contrôle automatisé en service**, il progressera de **362 unités** (4 462 au lieu de 4 100, soit une hausse de 8,8 % du nombre de dispositifs), comme le retrace le tableau ci-après.

A ce montant s'ajoutent 7,91 millions d'euros permettant de couvrir les coûts relatifs à l'évolution des radars mobiles et à l'externalisation des véhicules à bord des quels ils sont embarqués.

Nombre de radars en France depuis 2014 (dispositifs en service pondérés)

	2014	2015	2016 (prévision)	2017 (prévision)
Radars fixes	2 193	1 988	2 027	1 916
Radars discriminants	209	216	283	410
Radars mobiles	760	551	517	500
Radars mobiles-mobiles	129	220	307	440
Radars chantiers	0	5	107	336
Radars vitesses moyennes	63	92	95	97
Radars feux rouges	712	691	691	687
Radars passages à niveau	48	62	73	76
Total hors pédagogiques	4 114	3 825	4 100	4 462
Radars pédagogiques	1 023	889	889	889
Total	5 137	4 714	4 989	5 351

NB : le nombre de radars est pondéré dans la mesure où l'entretien de chaque équipement engendre 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^{er} juillet a une valeur de 0,5 (6 mois sur 12) dans le calcul du total. De même, un équipement retiré le 1^{er} 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 2017

Ce choix d'implantation est **plus ambitieux que celui arrêté pour 2016**. Le nombre de nouveaux appareils était plus élevé (454 appareils, dont 321 radars fixes et 133 radars mobiles) mais la majeure partie avait pour objet de remplacer des équipements existants.

En outre, dans le cadre de cette action sont prévus :

- **10 millions** pour la mise en place des « itinéraires sécurisés » ;

- **11 millions** d'euros pour le financement de « systèmes et études », incluant notamment le développement d'un système d'information du contrôle automatisé qui vise notamment à coordonner l'activité, et la construction d'une base de données nationale des vitesses maximales autorisées.

Votre rapporteur spécial émet des réserves quant à ces déploiements¹, en particulier pour les **équipements fixes et les itinéraires de panneaux et cabines leurres, dont l'efficacité est réduite par les avertisseurs de radars.**

b) 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 **70 millions d'euros**, contre 82,7 millions d'euros en 2016, soit une **diminution de 15,36 %**.

L'enveloppe globale allouée à l'ANTAI sera donc complétée par une dotation en fonds propres s'élevant à 12 millions d'euros.

3. L'échec du projet FAETON 2

FAETON 2

La finalité initiale du projet FAETON 2 est de permettre la rénovation de l'outil informatique de gestion des droits à conduire par la mise en place d'un nouveau système d'information plus évolutif. Le format « carte de crédit », distribué aux nouveaux titulaires du permis depuis 2013, a été imposé par une directive européenne de 2006.

La maîtrise d'œuvre du projet a été confiée à l'Agence Nationale des Titres Sécurisés (ANTS). Sa révolution a été dévolue, dans le cadre d'un marché ouvert à cet effet, au groupement d'entreprises formé par CAP GEMINI et JOUVE.

Ce marché de réalisation est arrivé à son terme le 8 juillet 2015, date à laquelle l'application FAETON 2 n'a pu être mise en service.

Les itérations entre l'administration et son prestataire n'ont pas permis d'assurer un niveau de fiabilité suffisant pour entrer en production, s'agissant en particulier de la gestion des points affectés au permis de conduire. Le logiciel FAETON 2 n'a ainsi pu être mis en service.

¹ Il convient à cet égard de noter que le taux de disponibilité actuel des radars (indicateur de performance 1.3 du programme 751, bien qu'il devrait progresser en 2016 (93 % contre 92,6 % en 2015) n'a pas encore atteint son niveau le plus élevé de 2012 (94,5 %). S'agissant du taux de transformation des messages d'infraction émis par les radars en avis de contravention (indicateur 1.2), la prévision 2016 s'avère moins favorable qu'en 2015 (77 % pour les immatriculations françaises et 74 % pour les immatriculations étrangères, contre 77,1% et 80,9 % réalisé en 2015).

Afin de mettre à profit les développements menés par l'industriel, une prestation de maintien en compétences et toutefois en cours d'exécution depuis le transfert à l'État de la propriété intellectuelle de l'application. Cette prestation, dont la réalisation a été confiée à la société SOPRA-STERIA doit permettre à cette dernière de prendre connaissance des développements informatiques réalisés par CAP GEMINI afin d'en assurer le maintien en état jusqu'à fin 2016. Elle sert également à déterminer quels sont les développements de FAETON qui peuvent être réemployés pour moderniser l'application Système National du Permis de Conduire (SNPC).

Source : réponse au questionnaire budgétaire

Le 22 avril 2016¹, la Cour de discipline budgétaire et financière (CDBF) a sanctionné par des amendes de 500 à 1 500 euros, trois responsables de l'Agence Nationale des Titres Sécurisés (ANTS). « *Compte tenu des circonstances de l'espèce* », la CDBF a considéré qu'il y avait lieu de publier son arrêt au *Journal officiel*, conformément à l'article L. 320.7 du code des juridictions financières.

4. La modernisation de la gestion du permis à points toujours inaboutie

S'agissant de la gestion du permis à points, en 2017, il est prévu que plus de **16,1 millions de lettres simples** seront adressées aux automobilistes dans le cadre de la gestion du permis à points, pour une dépense estimée à **13,92 millions d'euros**. Ces lettres sont envoyées à chaque retrait ou restitution de points.

Depuis cinq 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 adoptés par le Sénat, 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-après.

¹ Première section - Arrêt du 22 avril 2016 « Agence nationale des titres sécurisés (ANTS) » n° 207-745.

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), notifiées par lettre simple, ne sont opposables qu'à compter de la prise de connaissance par l'intéressé. Cependant, il n'en demeure pas moins que ces retraits de points restent acquis à l'encontre de l'intéressé et conservent un caractère exécutoire » (CE, avis FETY du 20 juin 1997, n° 185323).

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

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

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

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.

En conséquence, l'information mise à disposition du contrevenant est suffisante et 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.

5. La diffusion du procès-verbal électronique (PVé) achevée au sein des forces de l'ordre de l'État, toujours en cours dans les collectivités

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 2017, soit un montant inchangé par rapport à 2016. 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 équipées de 15 915 PDA (55 % pour la police nationale et 45 % 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^{er} 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 a fourni 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, en août 2016, 3 029 communes (soit une hausse de 29,3 % par rapport à 2015) ont désormais intégré le PVé, dont :

- les 41 villes de plus de 100 000 habitants (incluant Paris) ;
- 74 des 82 villes de 50 à 100 000 habitants ;
- 667 des 835 communes de 10 à 50 000 habitants.

Source : réponse au questionnaire budgétaire

6. Les dépenses en faveur des collectivités locales en légère baisse, en raison, en partie, du moindre dynamisme des recettes des amendes hors contrôle automatisé

La dotation totale prévue par le projet de loi de finances pour 2017 s'élève à environ 664,80 millions d'euros.

L'enveloppe de 170 millions d'euros est normalement attribuée, à hauteur de 100 millions d'euros, aux communes et intercommunalités « *en vue de financer des opérations destinées à améliorer les transports en commun et la circulation* » et, pour les 70 millions d'euros restants, aux départements, à la collectivité territoriale de Corse et aux régions d'outre-mer « *afin de financer des opérations contribuant à la sécurisation de leur réseau routier* »¹.

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

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

Dépenses par action et par nature

	Exécution 2015	Ouverts en LFI pour 2016	Demandés pour 2017	Écart 2016 - 2017 (en %)	Écart 2015 - 2017 (en %)	
Section 2 : Circulation et stationnement routiers						
754	Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières					
Titre 6	Dépenses d'intervention	635 502 263	672 030 557	664 790 165	-1,08	+ 4,61

N.B : exécution 2015 en crédits de paiement ; LFI 2016 et PLF 2017 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

La mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant au 1^{er} janvier 2018

Le vote de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 a modifié le régime juridique et les principes régissant l'organisation du stationnement payant, répondant au souhait émis par les élus locaux d'améliorer leur politique des déplacements urbains par une meilleure régulation du stationnement sur la voirie publique.

La loi MAPTAM prévoit la décentralisation de la gestion des infractions au stationnement payant et substitue à l'amende pénale une redevance d'occupation du domaine public. Les communes et EPCI compétents deviennent pleinement autonomes dans l'instauration des barèmes tarifaires liés au stationnement et dans les modalités de contrôle et d'émission des avis de paiement de forfait de post-stationnement (FPS) dont ils perçoivent directement les recettes. La réforme doit conduire à une gestion plus fine des enjeux liés au stationnement ainsi qu'à une augmentation du taux de paiement spontané du stationnement (estimé aujourd'hui à 35 %).

La mission interministérielle pour la décentralisation du stationnement (MIDS) conduit, sous la direction du préfet Stéphane Rouvé (depuis juillet 2015), les travaux nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle du projet, notamment :

- la création et le fonctionnement de la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) chargée d'instruire les recours contre les FPS ;

- les modalités de compensation des bénéficiaires du produit des amendes de police au titre du compte d'affectation spéciale (CAS), à la suite du retrait du produit des amendes de stationnement des masses réparties.

La loi de finances pour 2016 a reporté la date d'entrée en vigueur de la réforme au 1^{er} janvier 2018, afin de sécuriser les procédures de traitement des FPS et des recours contentieux qui s'y rapporteront et d'adapter les dispositifs informatiques actuels aux nouveaux circuits de paiement pour assurer aux collectivités une continuité dans la perception des recettes.

En outre, la loi de finances pour 2016 a d'ores et déjà réorganisé les circuits financiers au sein du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » afin d'assurer la compensation des pertes de recettes pour l'État conformément à l'article 63 de la loi n° 2014-58 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Une fraction des recettes issues des amendes forfaitaires radars viendra alimenter le budget général de l'État à hauteur de la part du produit perçu par l'État, lors de la dernière année connue, au titre des amendes forfaitaires et amendes forfaitaires majorées relatives au stationnement payant.

Source : réponse au questionnaire budgétaire

7. Un programme 755 qui ne contribue que partiellement à l'objectif affiché par son intitulé

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

Ces crédits participent donc au financement de toutes les dépenses publiques et ne contribue pas seulement au désendettement de l'État. La légère baisse de la dotation de l'État de près de 0,4 % entre 2016 et 2017 s'explique par le moindre rendement des « AF hors radars », moins dynamiques que les « AF radars ».

Dépenses par action et par nature

		Exécution 2015	Ouverts en LFI pour 2016	Demandés pour 2017	Écart 2016 - 2017 (en %)	Écart 2015 - 2017 (en %)
Section 2 : Circulation et stationnement routiers						
755	Désendettement de l'État					
Titre 3	Dépenses de fonctionnement	411 101 205	440 541 249	438 776 184	- 0,40	+ 6,73

N.B : exécution 2015 en crédits de paiement ; loi de finances initiale pour 2016 et projet de loi de finances pour 2017 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

En **première délibération**, l'Assemblée nationale a adopté, le 4 novembre 2016, les crédits du programme « Sécurité et éducation routières » et du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

L'amendement n° II-300, présenté par le Gouvernement et portant article additionnel après l'article 64, a été adopté.

Il a pour objet de présenter chaque année au Parlement un rapport produit par le délégué interministériel à la sécurité routière, sur la base des informations qui lui seront transmises en amont par l'AFITF et par le directeur général des collectivités locales, responsable du programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières ».

Ce rapport, qui vise à « *donner plus de lisibilité aux objectifs et aux moyens de la sécurité routière* » devra présenter le détail des projets routiers financés, ainsi que le montant des sommes mobilisées par tranches annuelles, et permettra d'apprécier la contribution des travaux ainsi financés à l'amélioration des routes.

Le projet de loi de finances pour 2017 prévoit que l'AFITF sera bénéficiaire d'environ 420 millions d'euros des amendes issues du contrôle automatisé.

Cet amendement correspond en partie à la mesure complémentaire D24 adoptée lors du CISR du 2 octobre 2015. Celle-ci prévoyait déjà la remise d'un rapport annuel, mais ne concernait que les recettes affectées à l'AFITF.

Soucieux de pouvoir retracer au mieux l'usage de ces recettes, votre rapporteur spécial se prononce en faveur de cet article additionnel 65.

L'Assemblée nationale n'a en revanche, pas adopté l'amendement n° II-201 présenté par notre collègue Franck MARLIN et qui vise à supprimer les crédits destinés à acquérir 364 radars en 2017 et s'élevant à 17,25 millions d'euros, et propose de les affecter au crédit du programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières ». La commission des finances avait rejeté cet amendement.

ANNEXES

Les 26 mesures adoptées le 26 janvier 2015

Les 26 mesures s'articulent autour de 4 axes :

- Sensibiliser, prévenir, former,
- Protéger les plus vulnérables,
- Lutter sans relâche contre les infractions graves,
- Améliorer la sécurité des véhicules et des infrastructures.

Sensibiliser, prévenir, former

Mesure n° 1 : *Modernisation accrue de l'enseignement de la conduite*, en lien avec les formateurs agréés. La réforme du permis de conduire ouvre la conduite accompagnée dès 15 ans avec possibilité de passer l'examen de conduite à 17 ans et demi : des jeunes conducteurs mieux formés, c'est une accidentalité réduite.

Mesure n° 2 : *Généralisation d'un module de sensibilisation à la sécurité routière en classe de seconde dès la rentrée 2015*, ainsi que *lors des journées de défense et de citoyenneté suivies par les jeunes à partir de leur 18^{ème} année*. Alors que la formation à la sécurité routière s'interrompt aujourd'hui en classe de 3^{ème}, il s'agira de mieux préparer les jeunes à devenir des usagers responsables jusqu'à l'âge du permis de conduire.

Mesure n° 3 : *Développement des opérations de sensibilisation aux risques liés aux pratiques addictives et à l'utilisation du téléphone portable au volant*. Sensibilisation de l'opinion à la question des blessés de la route – une campagne nationale d'information sera lancée dès le mois de février.

Mesure n° 4 : *Création d'un site internet du Conseil national de la sécurité routière (CNSR)*. Il permettra de mieux sensibiliser le public aux enjeux de la sécurité routière.

Mesure n° 5 : *Mise en place sur le site de la Sécurité routière (DSCR) d'une rubrique « à l'épreuve des faits »*, délivrant à nos concitoyens une information de qualité et réactive face aux idées reçues et fausses affirmations sur la sécurité routière (technique du *fact checking*).

Mesure n° 6 : *Abaissement du taux légal d'alcoolémie de 0,5 g/l à 0,2 g/l pour les conducteurs novices* (3 ans après le permis, ramenés à 2 ans après le permis s'il a été précédé d'un apprentissage par conduite accompagnée). Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des 18-25 ans.

Mesure n° 7 : *Renforcement des contrôles des exploitants de débits de boissons autorisés à fermer entre 2 heures et 7 heures* qui ont obligation de mise à disposition de dispositifs d'autocontrôle. Sanctionner administrativement en cas de non-respect, jusqu'au retrait des autorisations d'ouverture tardive, voire de vente de boissons alcoolisées.

Mesure n° 8 : *Formation de tous les médecins agréés au dépistage précoce des problèmes d'alcool et de stupéfiants.* Les médecins agréés pour l'évaluation de l'aptitude médicale à la conduite réalisent 1 million de consultations par an. Environ 400 000 consultations sont réalisées en commissions médicales en préfecture pour toutes les infractions liées à l'alcool et aux stupéfiants. Les 600 000 autres sont réalisées en cabinet de ville pour les conducteurs professionnels, les usagers porteurs de problèmes médicaux et les contrevenants, hors alcool et stupéfiants.

Protéger les plus vulnérables

Mesure n° 9 : **Interdire le stationnement des véhicules** (à l'exception des deux-roues) 5 mètres *avant les passages piétons* pour améliorer la visibilité entre piétons et conducteurs.

Mesure n° 10 : *Permettre aux maires d'abaisser la vitesse sur de grandes parties, voire sur la totalité de l'agglomération (et non plus uniquement dans quelques rues), pour réduire le nombre et la gravité des collisions.*

Mesure n° 11 : En lien avec la Chancellerie, **renforcer les sanctions** pour les conducteurs qui, **stationnant sur les passages piétons, sur les trottoirs ou sur les pistes cyclables**, mettent en danger les piétons en les obligeant à les contourner.

Mesure n° 12 : *Relancer le déploiement de radars feux rouges* et leur associer systématiquement un module de contrôle de la vitesse, notamment en agglomération.

Mesure n° 13 : *Uniformiser la taille et le format des plaques d'immatriculation* des deux-roues motorisés, afin de faciliter les contrôles.

Mesure n° 14 : *Rendre obligatoire* pour les usagers de deux-roues motorisés le *port du gilet de sécurité* en cas d'arrêt d'urgence, comme c'est déjà le cas pour les automobilistes.

Mesure n° 15 : **Généraliser** à terme l'utilisation de supports de *panneaux de signalisation « fusibles »*, qui ne nécessitent pas de glissière de sécurité, et diminuent les risques pour les deux-roues motorisés.

Lutter sans relâche contre les infractions graves

Mesure n° 16 : *Poursuivre la modernisation du parc des 4 200 radars* afin de mieux lutter encore contre la vitesse excessive ou inadaptée sur les routes (radars chantiers pour la sécurité des personnels, radars mobile de nouvelle génération).

Mesure n° 17 : Lutter contre les contournements de la loi en matière de contrôle automatisé, notamment : en *déployant des radars double-face* qui permettront aux enquêteurs de mieux identifier les auteurs des infractions ; en rappelant sur les avis de contraventions que les personnes morales ne peuvent se substituer aux personnes physiques pour l'acquittement des amendes qui, comme les éventuels retraits de points de permis, s'appliquent au conducteur en infraction.

Mesure n° 18 : *Exiger*, lors de la demande de certification d'immatriculation d'un véhicule, la *désignation d'une personne titulaire du permis de conduire correspondant au type de véhicule à immatriculer*. Cette personne sera responsable en cas d'infraction constatée, à défaut d'identification du conducteur en infraction.

Mesure n° 19 : *Agir contre le défaut d'assurance* en se donnant les moyens techniques de vérifier l'adéquation entre les véhicules assurés et les véhicules immatriculés.

Mesure n° 20 : *Observer*, sur certains tronçons de route à double sens identifiés comme particulièrement accidentogènes, *l'impact d'une diminution de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h.*

Mesure n° 21 : *Expérimenter* dans 11 départements, en lien avec la Mildeca, la technique *du double prélèvement salivaire en matière de dépistage des stupéfiants*, en vue de la généraliser et d'augmenter ainsi le nombre de contrôles.

Mesure n° 22 : *Interdire de porter tout système de type écouteurs, oreillette, casque*, ... susceptible de limiter tant l'attention que l'audition des conducteurs.

Mesure n° 23 : Préciser la *réglementation du surteintage* des vitres à l'avant des véhicules pour garantir le bon contrôle de certains comportements dangereux (utilisation du téléphone au volant, non port de la ceinture de sécurité ...).

Améliorer la sécurité des véhicules et des infrastructures

Mesure n° 24 : *Réduire les risques de contresens sur autoroute* en alertant les conducteurs désorientés par l'installation de *panneaux « sens interdit »* sur fond rétro-réfléchissant sur les bretelles de sortie.

Mesure n° 25 : *Soutenir les démarches européennes sur l'installation d'enregistreurs de données de la route (EDR)* dans les véhicules pour mieux connaître les mécanismes d'accident.

Mesure n° 26 : *Fournir aux collectivités locales des outils* pour les soutenir dans leurs démarches d'amélioration de la sécurité routière : guides techniques pour les encourager à réaliser, comme le fait aujourd'hui l'État sur son réseau, des audits de sécurité ; partage de bonnes pratiques.

L'objectif de la réduction par deux du nombre de tués sur les routes d'ici 2020 demeure.

Il appelle la mobilisation accrue des usagers et des pouvoirs publics : l'État, en concertation accrue avec les collectivités territoriales, gestionnaires de 98 % du réseau routier français. Il doit être partagé par tous les acteurs de la sécurité routière.

Source : <http://www.interieur.gouv.fr/Actualites/Communiqués/Securite-routiere-26-mesures-pour-une-nouvelle-mobilisation>

**Les mesures adoptées lors du
Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)
du 2 octobre 2015**

Augmenter le nombre des zones sécurisées par des radars et rendre la localisation des radars de vitesse plus incertaine sans revenir sur l'annonce de leur présence.

La vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est la cause principale de 26 % des accidents mortels. La vitesse reste la question centrale en matière de sécurité routière. Elle détermine également la survenue de l'accident comme sa gravité. Une politique déterminée et innovante visant à mieux faire respecter les limitations actuelles doit donc impérativement être mise en œuvre. Cette politique consiste notamment à intensifier le contrôle automatisé par l'augmentation du nombre de radars en service, le renforcement du caractère déployable des radars et le caractère aléatoire du contrôle.

□ **Mesure 1 : multiplier par 4 le nombre des zones sécurisées par des dispositifs de contrôle automatisé**, en installant notamment des radars « leurres » : il s'agit de créer des zones de contrôle de la vitesse, toujours signalées par un panneau, au sein desquelles des radars seront susceptible d'être ou non présents.

□ **Mesure 2 : augmenter, dans les meilleurs délais, l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés**, en confiant leur mise en œuvre à des prestataires agréés, sous étroit contrôle de l'État.

□ **Mesure 3 : développer et augmenter le nombre d'infractions constatables par les radars multifonctions** (feux-rouges, vitesse, discriminants par type de véhicule, respect des distances de sécurité, détection des dépassements dangereux, franchissement de ligne continue etc.). À cet effet, le plafond du nombre des radars sera augmenté de 4 200 à 4 700 à échéance de 3 ans. Chaque implantation nouvelle de radars fera, comme c'est toujours le cas, l'objet d'une étude approfondie de l'accidentalité du site.

□ **Mesure 4 : augmenter, au sein du parc, la proportion des radars autonomes déplaçables, en fonction en portant leur nombre à 250 fin 2016.**

Mesure complémentaire A1 : renforcer la sécurité des passages à niveau en augmentant le nombre de radars de franchissement en partenariat avec SNCF Réseau, tout en les décomptant du total du parc des radars du contrôle automatisé.

Accroître la sévérité des sanctions pour les infractions à la vitesse

Mesure complémentaire A2 : étudier le renforcement des possibilités d'immobilisation administrative des véhicules à l'occasion du constat par les forces de l'ordre des infractions liées au grand excès de vitesse.

Mesure complémentaire A3 : promouvoir auprès des instances européennes l'installation obligatoire d'un système d'alerte de dépassement de la vitesse autorisée visuel et/ou sonore, voire d'un limiteur de vitesse intelligent sur les véhicules pouvant être activé volontairement par le conducteur, et expertiser la mise en œuvre de d'obligation de pose de limiteurs de vitesses non débrayables, au titre des sanctions. Dans le temps intermédiaire, examiner tout système ayant des effets équivalents pouvant être mis en œuvre hors législation européenne.

Élargir les capacités des radars

Signes du relâchement des comportements, certains agissements routiers dangereux se répandent sur les routes, notamment dans les flux denses de circulation. Ces comportements provoquent des accidents ou augmentent leur gravité. Il s'agit notamment de dépassements par la droite, les queues de poisson à grande vitesse ou le non-respect des distances de sécurité.

□ **Mesure 5 :**

- expérimenter l'utilisation de drones au service de la sécurité routière,
- expérimenter l'utilisation des systèmes de lecture automatisée des plaques d'immatriculation pour lutter contre le défaut d'assurance des véhicules.

□ **Mesure 6 : étendre le nombre des infractions pouvant être constatées sans interception en bord de route** (vidéo-verbalisation ou radar automatisé avec envoi d'une contravention) en commençant par le non-port du casque.

Lutter contre les conduites addictives (alcool et stupéfiants) sur la route.

Les conduites sous emprise alcoolique ou sous emprise de produits stupéfiants sont respectivement la cause principale de près de 19 % et de 13 % des accidents mortels en 2014. Leur proportion évolue peu alors que les contrôles sont nombreux (cf. 11 millions de dépistages d'alcoolémie effectués par les forces de l'ordre en 2014). Une action forte reposant sur une multiplication des contrôles est indispensable.

□ **Mesure 7 : élargir les possibilités de recours à l'éthylotest anti-démarrage (EAD) :**

- dans le cadre pénal, étendre le recours à l'EAD au contrôle judiciaire et aux mesures de probation consécutives à la condamnation ;
- dans le cadre médico-administratif, déployer l'EAD pour les contrevenants d'habitude (après une phase de préfiguration dans trois départements).

□ **Mesure 8 : augmenter le nombre de contrôles des conduites sous stupéfiant : la prise de sang en milieu médical**, consommatrice de ressources humaines des forces de l'ordre, sera remplacée par un test salivaire de confirmation, effectué au bord de la route.

□ **Mesure 9 : afin de dissuader la conduite sous l'emprise de stupéfiants, permettre aux officiers de police judiciaire et, sous leur contrôle, aux agents de police judiciaire, de prendre l'initiative de contrôles aléatoires de stupéfiants.**

Mesure complémentaire A4 : augmenter les contrôles routiers d'alcoolémie :

- en permettant aux OPJ et APJ, ainsi qu'aux APJA sous l'ordre et la responsabilité des OPJ, de faire des contrôles d'alcoolémie quelle que soit l'infraction routière commise ;
- en donnant aux OPJ des instructions afin que, sous leur autorité, ils mobilisent les APJ et APJA.

Mesure complémentaire A5 : veiller à ce que les conventions de coordination préfet/procureur/maire relatives à la police municipale fassent de la sécurité routière une de leurs priorités, notamment en vue de renforcer les contrôles d'alcoolémie.

Mesure complémentaire A6 : aligner le délai de contestation d'une analyse sanguine, en matière de conduite sous l'emprise de stupéfiants, sur celui prévu pour la contestation en matière de conduite sous l'emprise d'un état alcoolique.

Lutter contre les comportements dangereux

Le défaut de permis et le défaut d'assurance sont autant de comportements dangereux sur la route : ils doivent être mieux détectés et sanctionnés.

□ **Mesure 10 : lutter contre la conduite avec un faux permis ou avec un permis falsifié, par la création d'un délit spécifique permettant la confiscation du véhicule.**

□ **Mesure 11 : lutter contre le défaut d'assurance :**

- en rendant obligatoire la présentation de l'attestation d'assurance lors de l'immatriculation du véhicule ou de retrait d'un véhicule mis en fourrière ;

- en créant un fichier des véhicules assurés, consultable lors du contrôle automatisé de la vitesse ou par les lecteurs automatiques de plaque d'immatriculation des forces de l'ordre (LAPI), afin de détecter les véhicules non-assurés en circulation.

Mesure complémentaire A7 : rendre obligatoire, en plus de l'attestation d'assurance la présentation du permis de conduire en cours de validité pour la restitution d'un véhicule mis en fourrière.

Mesure complémentaire A8 : poursuivre les travaux engagés afin d'améliorer la traçabilité des plaques d'immatriculation et mettre en œuvre les mesures de nature à éliminer les fraudes constatées.

B - Protéger les plus vulnérables

Mieux accompagner les victimes

Un accident de la route est toujours un traumatisme pour les personnes directement concernées comme pour leurs proches. Dans ces moments particulièrement difficiles, les démarches administratives et judiciaires doivent être facilitées et pouvoir être conduites dans les meilleurs délais.

□ **Mesure 12 : améliorer l'accompagnement des victimes des accidents de la circulation et de leurs familles et faciliter leur indemnisation :**

- permettre une prise en charge immédiate et efficace des victimes dès l'ouverture de l'enquête (accompagnement immédiat par les associations de victimes, normalisation des procès-verbaux de constatation des accidents de la circulation, transmission rapide aux victimes des documents indispensables à leur indemnisation) ;

- faciliter l'organisation des audiences correctionnelles dédiées aux contentieux routiers ;

- renforcer l'indépendance des experts requis par la justice en matière d'accidents de la route et d'indemnisation du dommage corporel, par la prévention des conflits d'intérêt ;

- réduire les délais d'exécution de l'indemnisation des victimes en garantissant une meilleure efficacité de l'opposabilité du jugement correctionnel aux assureurs.

Mieux protéger les usagers des deux-roues motorisés

Les usagers de deux-roues motorisés constituent une catégorie à part dans la sécurité routière : leur mortalité est particulièrement élevée puisqu'ils ont 23 fois plus de risques d'être tués dans un accident de la route par kilomètre parcouru qu'un automobiliste. Pourtant, il n'ont fait l'objet que d'une seule mesure spécifique de protection corporelle, adoptée le 1^{er} juillet 1973 : le port obligatoire du casque. Or, à compter du 1^{er} janvier 2016, une évolution importante, liée à une modification de la législation européenne, interviendra : la fin de la limitation à 100 CV de la puissance des motocyclettes.

Aujourd'hui, seules les personnes âgées de moins de 24 ans voient leur accès aux motos les plus puissantes conditionné à une période de deux ans de conduite et un stage de 7 heures de formation. La libération de la puissance nécessite d'étendre cette règle à tous les pilotes novices, quel que soit l'âge auquel ils passent le permis. De plus, le caractère très grave des accidents en deux-roues motorisés est trop souvent lié à l'insuffisance voire l'absence de protection corporelle. La réglementation doit donc contenir une première mesure d'obligation relative aux équipements, tenant compte des modalités d'utilisation des deux-roues motorisés.

□ **Mesure 13 : afin de sécuriser le parc d'occasion et de protéger l'acheteur, instaurer un contrôle technique pour la vente de deux-roues motorisés d'occasion à échéance de deux ans.**

□ **Mesure 14 : conditionner la possibilité de conduire une moto de forte puissance (supérieure à 35 kw) à une formation qui ne pourra être effectuée qu'après deux ans de détention du permis moto.**

□ **Mesure 15 : afin de limiter les blessures graves, rendre obligatoire le port de gants homologués pour les usagers de deux-roues motorisés.**

Mesure complémentaire B9 : généraliser, sans préjudice du droit de l'Union européenne, les prescriptions de l'arrêté relatif aux plaques d'immatriculation à l'ensemble du parc pour une mise en œuvre au 1^{er} janvier 2017.

Mesure complémentaire B10 : inciter le monde des deux-roues motorisés à se doter d'un label du type « EuroNCAP », éventuellement étendu aux équipements.

Mieux protéger les cyclistes

Près de 1 500 cyclistes ont été hospitalisés en 2014 soit un ratio de 11 cyclistes tués pour 100 hospitalisés. Du fait de la faible protection dont peuvent bénéficier ces usagers, les blessures sont souvent graves, notamment quand elles touchent la tête. Si la généralisation du port du casque semble difficile à court terme, il doit cependant être imposé aux enfants, particulièrement exposés, en le rendant obligatoire pour les âges incluant toutes les classes de l'école primaire.

□ **Mesure 16 : pour protéger les usagers de bicyclette de moins de 12 ans, rendre obligatoire pour eux le port du casque certifié.**

Mesure complémentaire B11 : moderniser les dispositions relatives à la visibilité des cyclistes, notamment celles relatives à leur éclairage, en les autorisant à porter un éclairage sur eux.

Prévenir les risques particuliers et sensibiliser les usagers

Mesure complémentaire B12 : conduire une évaluation des médicaments mis sur le marché depuis la dernière évaluation de 2008 mais aussi des anciens en raison de nouvelles utilisations, par rapport aux risques liés à la conduite d'un véhicule, et conduire une campagne de sensibilisation.

Mesure complémentaire B13 : sensibiliser à nouveau les médecins, notamment généralistes, aux risques induits pour la conduite par certaines pathologies ou aux évolutions physiologiques liées au vieillissement et à la nécessité de l'évoquer avec leurs patients.

Mesure complémentaire B14 : augmenter le temps de traversée aux carrefours dangereux et expérimenter le décompte du temps restant pour terminer la traversée.

Mesure complémentaire B15 : lancer une étude précise sur les caractéristiques des accidents impliquant des personnes âgées de plus de 65 ans, en distinguant les plus de 75 ans dans cette catégorie, afin notamment de réaliser des actions de sensibilisation, d'information et de prévention à destination des seniors au regard des risques particuliers qu'ils encourent selon leur type de mobilité.

C – Faire entrer la sécurité routière dans l'ère numérique

Les vitesses maximales autorisées (VMA) sont fixées par le code de la route : cependant, toute autorité de police peut, pour des raisons liées à la sécurité routière, l'ordre public ou des motifs environnementaux, les abaisser. Ces changements des VMA sont parfois difficiles à connaître ou à suivre pour les usagers de la route. Certains systèmes disponibles sur le marché (GPS inclus ou non dans des téléphones) peuvent informer de ces vitesses et de leur respect, mais sans aucune certitude de leur mise à jour pour l'utilisateur.

Afin d'y remédier, et ainsi favoriser le respect des règles, l'État constituera un registre public des VMA sur l'ensemble du territoire, qu'il mettra à disposition du public.

□ **Mesure 17 : bâtir à échéance de 2 ans une base de données nationale des vitesses maximales autorisées, en libre accès, enrichie progressivement par l'ensemble des autorités ayant la compétence pour fixer ces vitesses.**

□ **Mesure 18 : nouer des partenariats de long terme avec les sociétés qui par leur activité peuvent concourir à la sécurité routière (aide à la navigation, téléphonie mobile...).**

□ **Mesure 19 : s'agissant des véhicules, promouvoir auprès de l'Union européenne l'obligation progressive d'équipements innovants améliorant la sécurité :**

- les dispositifs de surveillance des angles morts sur les véhicules des catégories M1 (voitures particulières) et N1 (camionnettes) ;

- les dispositifs de freinage d'urgence et systèmes de détection de la dérive de la trajectoire -imposer des règles claires et contraignantes à l'attention des constructeurs concernant l'ergonomie des postes de conduite et la lutte contre les facteurs de distraction que sont par exemple les écrans ou les téléphones ;

- imposer un système visuel et sonore de bouclage de la ceinture sur toutes les places assises pour les véhicules des catégories M1 (voitures particulières) et N1 (camionnettes) ;

Mettre en œuvre les nouveaux outils à la disposition de l'État pour inciter aux changements de comportement sur la route.

Mesure complémentaire C16 : compléter la gamme des leviers de communication incitant au changement des comportements sur la route.

Mesure complémentaire C17 : étudier la possibilité de croisements des fichiers utiles à la connaissance des comportements des usagers de la route et des accidents (fichiers BAAC et systèmes d'information géographique des gestionnaires routiers et leurs données caractéristiques de réseau, trafic et vitesses ; FNPC et fichiers d'état civil ; données techniques des constructeurs).

Mesure complémentaire C18 : pérenniser d'un point de vue technique et financier et étendre dans un premier temps à l'ensemble de la nouvelle région Rhône-Alpes-Auvergne le registre du Rhône.

Mesure complémentaire C19 : améliorer l'analyse locale de l'accidentalité en ouvrant aux observatoires départementaux (ODSR), régionaux (ORSR) et national (ONISR) un accès aux procès-verbaux des accidents de la circulation détenus sous forme électronique par l'AGIRA-TRANSPV.

Mesure complémentaire C20 : améliorer les évaluations statistiques des kilomètres parcourus en France.

D – Tous égaux devant la loi

Donner l'assurance que tous les usagers de la route, Français et étrangers, sont égaux devant la règle et la sanction. Trop souvent, une infraction commise par un usager au volant d'un véhicule mis à sa disposition par son employeur n'aboutit pas au paiement de l'amende ni au retrait des points. Ceci provoque le sentiment que tous ne sont pas égaux devant la sanction. Au demeurant, les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail : empêcher que les règles soient éludées est donc à ce titre également une mesure de sécurité routière indispensable.

Les véhicules étrangers circulant sur le réseau routier français sont soumis aux règles du code de la route mais en cas d'infraction (3,13 millions d'infractions concernent un véhicule étranger en 2014, soit 12,5 % du nombre total d'infractions), ils peuvent en fonction des fautes, et en particulier en cas d'excès de vitesse, être l'objet d'un traitement différent de celui des usagers français dans la même situation. Il convient d'y remédier.

□ **Mesure 20 : assurer l'égalité pour tous en matière de respect des règles :**

- en créant la contravention de non-révélation de l'identité du conducteur par le représentant d'une personne morale propriétaire du véhicule en infraction (contravention forfaitaire de 4^e classe de 650 €) ;

- par un suivi effectif de la mise en jeu systématique de la responsabilité des agents publics qui commettent une infraction avec un véhicule administratif mis à leur disposition (sauf motif légitime inhérent à la mission).

□ **Mesure 21 : permettre à certains employeurs, en particuliers les transporteurs, de connaître la validité ou l'invalidité du permis de conduire de leurs employés affectés à la conduite (à l'exclusion du solde de points et de toute autre donnée personnelle).**

□ **Mesure 22 : restaurer l'égalité de traitement entre conducteurs français et étrangers :**

- afin d'assurer le recouvrement de leurs amendes, en inscrivant dans un nouveau fichier les conducteurs non domiciliés en France qui n'ont pas payé leurs amendes forfaitaires majorées (AFM) ;

- à court terme, en créant un « permis à points virtuel » pour les contrevenants étrangers lors de leur passage sur les routes françaises, qui fonctionnerait comme un permis de conduire à points français ;

- en promouvant fortement au plan européen l'adoption d'une législation permettant la reconnaissance mutuelle entre États membres du retrait des points et des permis de conduire.

Mieux faire comprendre les objectifs et les règles

Mesure complémentaire D21 : dématérialiser les rapports des contrevenants avec l'administration dans le cadre du paiement des amendes, de la contestation de l'infraction et du transfert de points.

Mesure complémentaire D22 : améliorer les relations entre l'utilisateur de la route et l'administration en simplifiant les conditions de recours en matière de contravention issue du contrôle automatisé, faisant en sorte que les conditions de recevabilité soient simplifiées.

Mesure complémentaire D23 : dans le cadre des nouvelles infractions traitées par le contrôle automatisé, rendre possible l'envoi d'avis de contravention (ACO) pédagogiques.

Être plus lisible dans les objectifs et les moyens de la sécurité routière

Mesure complémentaire D24 : informer les citoyens, par l'intermédiaire d'un rapport annuel au Parlement dans le cadre des lois de finances, de la destination des crédits issus du produit des amendes, en demandant notamment à l'AFITF (agence de financement des infrastructures de transport de France) de veiller à ce que la part des crédits lui revenant finance tout ou partie des actions d'amélioration de la sécurité routière.

Mobiliser tous les acteurs

Les experts

Mesure complémentaire D25 : renouveler le mandat du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) en le confortant dans son rôle de conseil du gouvernement et en veillant à une représentativité de tous les porteurs d'intérêt.

Mesure complémentaire D26 : conforter la mobilisation de l'expertise du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) et de l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) au profit de la sécurité routière.

Le monde de l'enseignement et celui de la prévention

Mesure complémentaire D27 : expérimenter, en liaison avec le monde professionnel de l'enseignement de la conduite et les assureurs, le continuum éducatif du citoyen usager de la route (CECUR), qui vise à instaurer un enseignement collectif avant et après le passage de l'épreuve pratique et à créer des rendez-vous pédagogiques postérieurs à cette épreuve, sur la base d'une réduction proportionnelle de la période d'apprentissage à l'obtention du permis.

Mesure complémentaire D28 : mobiliser la réserve citoyenne de l'éducation nationale au service de la sécurité routière.

Mesure complémentaire D29 : achever le continuum éducatif en sécurité routière pour les entrants au lycée et dans les centres de formation des apprentis (CFA) par la généralisation aux centres de formation des apprentis privés.

Les assureurs et les banques

Mesure complémentaire D30 : conclure une nouvelle convention quinquennale 2015 - 2020 entre l'État et les assureurs.

Mesure complémentaire D31 : faciliter, en lien avec les organisations professionnelles, l'accès au permis de conduire par un élargissement et un approfondissement du dispositif du permis à 1 € par jour.

L'entreprise

Mesure complémentaire D32 : élaborer et distribuer un label « sécurité routière ».

Mesure complémentaire D33 : s'appuyer sur l'entreprise pour renforcer la prévention et la sensibilisation à la sécurité routière, notamment à travers la mise en œuvre du 3^{ème} plan santé au travail et en étudiant l'ajout de clauses optionnelles « sécurité routière » dans le code des marchés publics.