

N° 148

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Enregistré à la Présidence du Sénat le 22 novembre 2012

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la commission des finances (1) sur le projet de loi de finances pour 2013, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. François MARC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

MOYENS DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DISPOSITIONS SPÉCIALES

(Seconde partie de la loi de finances)

ANNEXE N° 27 b

SÉCURITÉ (SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES)

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

Rapporteur spécial : M. Vincent DELAHAYE

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 235, 251 à 258 et T.A. 38

Sénat : 147 (2012-2013)

SOMMAIRE

Pages

AVANT-PROPOS	5
LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DE VOTRE RAPPORTEUR SPÉCIAL	7
I. UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE QUI PORTE SES FRUITS	9
A. UNE DIMINUTION CONSTANTE DE LA MORTALITÉ SUR LES ROUTES	9
B. DES FACTEURS DE RISQUES QUI CHANGENT PEU	9
C. DES EFFORTS À POURSUIVRE.....	10
II. PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES »	11
A. UN TRANSFERT DU PROGRAMME DEPUIS LA MISSION « ÉCOLOGIE ».....	11
B. UN BUDGET GLOBALEMENT MAÎTRISÉ	11
1. Une baisse de 3,8 % hors dépenses de personnel.....	11
2. Des dépenses de personnel également en diminution	12
a) Des dépenses réparties sur deux programmes	12
b) Une diminution des dépenses de 7,10 %	13
3. Analyse par actions	13
a) Action 01 « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme »	14
b) Action 02 « Démarches interministérielles et communication ».....	14
c) Action 03 « Éducation routière ».....	15
(1) Les dépenses de fonctionnement : des frais toujours importants pour l'animation du réseau « Éducation routière ».....	15
(2) Des dépenses d'investissement stables	16
(3) Des dépenses d'intervention axées sur le financement du « permis à un euro par jour »	16
III. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »	19
A. DES MODALITÉS COMPLEXES DE RÉPARTITION DES RECETTES	19
B. PRÈS D'1,4 MILLIARD D'EUROS DE DÉPENSES EN 2013	21
1. Le programme 751 « Radars »	23
2. Le programme 752 « Fichier national du permis de conduire »	25
3. Le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers »	27
4. 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 ».....	29
5. Le programme 755 « Désendettement de l'Etat ».....	32
EXAMEN DE L'ARTICLE RATTACHÉ	33
• <i>ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 72 (Art. L. 223-3 du code de la route)</i> Suppression de l'obligation de l'envoi d'une lettre simple en cas de retrait de points	33

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR VOTRE COMMISSION DES FINANCES.....	35
LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE	41
EXAMEN EN COMMISSION.....	43

Mesdames, Messieurs,

Lors de sa réunion du 1^{er} octobre 2012, **la commission des finances a décidé d'individualiser un rapport spécial « Sécurité routière »**. Cette initiative fait suite à la modification de la maquette budgétaire dans le cadre de la présentation du projet de loi de finances pour 2013.

En effet, depuis le dernier changement de Gouvernement, la Délégation à la sécurité et à la circulation routières est désormais placée sous la tutelle du ministère de l'intérieur, alors qu'elle relevait précédemment du ministère de l'écologie au titre de l'équipement.

D'un point de vue budgétaire, **le programme 207 « Sécurité et éducation routières », précédemment inscrit au sein de la mission « Écologie », est maintenant rattaché à la mission « Sécurité »**. Il comprend principalement les crédits destinés à la **prévention routière et à la formation**.

Outre le programme 207, le présent rapport spécial procède à **l'examen des crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »**. Celui-ci est le support budgétaire de la **politique répressive** en matière de police de la circulation et du stationnement.

LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DE VOTRE RAPPORTEUR SPÉCIAL

1) **La mortalité sur les routes diminue de manière régulière depuis 2008.** Le nombre de tués pourrait s'établir, pour la première fois en 2012, en-dessous de 4 000. Néanmoins, **les facteurs de risques restent les mêmes** et en premier lieu **l'alcool** (environ 30 % des tués). Le pourcentage de **18/24 ans** parmi les tués ne diminue que peu et reste autour de 20 %.

2) D'un point de vue budgétaire, la sécurité routière repose sur **le programme 207 « Sécurité et éducation routières »**, inscrit sur la mission « Sécurité », qui finance l'essentiel des **actions de prévention** routière et de formation, et sur **le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »**, qui représente le **volet répressif** de cette politique.

3) Les crédits du programme 207 sont globalement en **diminution** par rapport aux dotations inscrites en LFI pour 2012. Elles atteignent un peu moins de **130 millions d'euros**. Les **dépenses hors personnels sont en baisse de 3,8 %**, tandis que les dépenses de personnel reculent de 7,1 %.

Cette diminution résulte notamment d'une moindre dépense au titre de la communication, au niveau national ou local. Néanmoins **six campagnes nationales de sensibilisation devraient être financées en 2013**.

Le nombre d'ETPT concourant à la mise en œuvre du programme s'élève à 2 258, contre 2 286 en 2012.

4) Le **« permis à un euro par jour » semble avoir trouvé son public après un démarrage difficile**. En revanche, le dispositif de **caution publique demeure très marginal** (44 cautions financées entre octobre 2011 et octobre 2012), ce qui laisse augurer à nouveau d'une sur-budgétisation sur cette ligne. Votre rapporteur spécial vous propose donc un **amendement de réduction des crédits de 3 millions d'euros**.

5) Les **recettes des amendes radars demeurent très dynamiques**. Elles devraient dépasser **603 millions d'euros en 2012** (contre un peu plus de 539 millions d'euros en 2011). Ceci résulte principalement de la densification du réseau de radars.

6) Au total, le CAS « Radars » supporte près d'**1,4 milliard d'euros de dépenses** réparties en deux sections et cinq programmes.

7) En 2013, près de **114 millions d'euros seront consacrés à l'installation et à la maintenance de 6 620 radars**. Votre rapporteur spécial s'interroge sur la nécessité, en termes d'amélioration de la sécurité routière, de maintenir une dépense d'investissement annuelle de l'ordre de 20 millions d'euros.

8) **Un nouveau système informatique de gestion des droits à conduire (permis à points) va être lancé début 2013 (projet FAETON)**, générant une hausse de la dépense informatique, de l'ordre de 9 millions d'euros. La sécurité et la fiabilité du permis à points devraient en être améliorées. Le basculement est prévu pour le 21 janvier 2013 et le Gouvernement estime qu'il sera prêt dans les temps.

9) Le déploiement du PV électronique (PVé) devrait être terminé en 2013 pour les services de l'Etat cependant que les polices municipales sont de plus en plus nombreuses à s'équiper.

Le PVé permet une simplification de la gestion et du recouvrement des amendes pour l'administration. Votre rapporteur spécial regrette cependant que le « retour sur investissement » ne soit guère étayé dans les documents budgétaires.

10) En 2013, **plus de 682,3 millions d'euros devraient être affectés aux collectivités territoriales, soit une hausse de 3 % par rapport à 2012**, au titre du reversement du produit des amendes.

Lors de l'examen en première lecture de l'article 33 du présent projet de loi de finances, l'Assemblée nationale a adopté, à l'initiative de Christian Eckert, rapporteur général du budget, un amendement tendant à :

- augmenter de 160 à 170 millions d'euros, le produit des amendes forfaitaires « radars » reversé aux collectivités territoriales ;

- à porter la part des autres amendes attribuée au Fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD) de 35 à 45 millions d'euros.

Compte tenu des règles de répartition des recettes des amendes au sein du CAS « Radars », ces modifications conduisent à une hausse d'environ 5 millions d'euros, hors FIPD, des sommes attribuées aux collectivités territoriales, soit **un total de près de 687 millions d'euros**.

11) Enfin, près de **463 millions d'euros** devrait être reversés au budget général au titre des **recettes non fiscales**.

12) Votre rapporteur spécial vous propose enfin d'adopter deux amendements tendant à **mettre fin à l'obligation d'envoyer une lettre simple en cas de retrait ou de restitution de points**. En 2013, ce sont près de **13,4 millions d'euros** qui seront consacrés à l'envoi de 15,5 millions de lettres. L'obligation apparaît **inutile** puisque les citoyens sont déjà informés du nombre de points qui seront retirés lorsqu'ils reçoivent l'avis de contravention. Au surplus, ils peuvent **à tout moment demander à connaître le nombre de points restant sur leur permis**.

Au 10 octobre 2012, date limite, en application de l'article 49 de la LOLF, pour le retour des réponses du Gouvernement au questionnaire budgétaire concernant le présent projet de loi de finances, 100 % des réponses étaient parvenues à votre rapporteur spécial.

I. UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE QUI PORTE SES FRUITS

A. UNE DIMINUTION CONSTANTE DE LA MORTALITÉ SUR LES ROUTES

Depuis cinq ans, les chiffres relatifs à la mortalité et aux nombres de blessés diminuent constamment, ainsi que le montre le tableau ci-dessous. Au regard des huit premiers mois de l'année 2012, le nombre de morts sur la route, en année glissante, s'élève à 3 728 tués, c'est-à-dire un minimum historique. En 2010, le nombre de blessés a atteint 87 173 et a diminué à 83 872 l'année suivante.

Évolution du nombre annuel des tués depuis 2008

	2008	2009	2010	2011	2012 (Prévision PLF)	2012 (Prévision actualisée)	2013 (Prévision)
Nombre annuel des tués à 30 jours (France métropolitaine)	4 275	4 273	3 992	3 963	< 3 330	< 3 600	< 3 400
Nombre annuel des tués à 30 jours (outre-mer)	168	170	180	148	< 160	< 150	< 140
Nombre annuel des tués à 30 jours (France entière)	4 443	4 443	4 172	4 111	< 3 490	< 3 750	< 3 540

Source : projet annuel de performances annexé aux projets de loi de finances

B. DES FACTEURS DE RISQUES QUI CHANGENT PEU

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

Pourcentage de personnes tuées sur la route en fonction de certains facteurs de risques

	2010	2011	2012 (Prévision)	2013 (Prévision)
Pourcentage de personnes tuées impliquant au moins un conducteur présentant un taux d'alcool supérieur au taux légal	31,2 %	31,0 %	30 %	22 %
Pourcentage de motocyclistes tués	18,0 %	19,3 %	17 %	16 %
Pourcentage des tués appartenant à la classe d'âges 18/24 ans	21,9 %	20,7 %	18 %	16 %

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2013

Parmi les invariants, **l'alcool tient toujours une place à part** puisque le pourcentage de personnes tuées impliquant au moins un conducteur sous l'emprise de l'alcool reste toujours **autour de 30 %** et ce malgré les campagnes de sensibilisation successives et la politique de répression ciblée (contrôle d'alcoolémie à la sortie des boîtes de nuit notamment).

Le Gouvernement n'est, à ce jour, pas en mesure de connaître le pourcentage des accidents liés aux **stupéfiants**, en particulier au cannabis, mais les réponses au questionnaire budgétaire de votre rapporteur spécial notent que c'est un **facteur de risque de plus en plus présent**.

La part des **18-24 ans** parmi les personnes tuées **ne diminue que lentement**. Elle devrait néanmoins passer sous la barre des 20 % en 2012.

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

Il convient également de souligner que les **hommes** sont, à 76 %, les principales victimes de la route et **responsables à 82 % des accidents mortels**. Ce pourcentage, stable dans le temps, s'explique à la fois par la plus forte représentation masculine parmi les conducteurs de deux-roues mais aussi par des conduites plus dangereuses.

C. DES EFFORTS À POURSUIVRE

Les chiffres présentés ci-dessus sont **encourageants mais montrent aussi l'ampleur de la tâche restant à accomplir**. Ils traduisent un certain succès d'une politique de sécurité routière de longue haleine, mais les efforts engagés doivent se poursuivre. A ce titre, la récente obligation faite à tout conducteur de disposer d'un éthylotest est bienvenue¹.

D'après les éléments transmis à votre rapporteur spécial, **plusieurs campagnes d'information devraient être lancées fin 2012 et en 2013**. Elles concernent l'alcool au volant, mais aussi les autres comportements à risques, notamment les « distracteurs » – près d'un quart des jeunes rédige des SMS en conduisant. Des campagnes ciblées sont également prévues en direction des usagers vulnérables (deux-roues, piétons, cyclistes).

Du côté de la répression, **le Gouvernement entend installer de nouveaux radars, en particulier des radars dits « mobiles-mobiles »**².

Néanmoins dans le contexte budgétaire que nous connaissons, votre rapporteur spécial, qui n'ignore pas le prix incalculable d'une seule vie humaine, estime que le Gouvernement **doit utiliser les moyens dont ils disposent en recherchant une efficacité maximale**, en particulier s'agissant de l'installation de nouveaux appareils de contrôle automatique (*cf. infra* III).

¹ Décret n° 2012-284 du 28 février 2012 relatif à la possession obligatoire d'un éthylotest par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur.

² Radars embarqués dans une voiture banalisée qui s'insère dans le flux de circulation.

II. PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES »

A. UN TRANSFERT DU PROGRAMME DEPUIS LA MISSION « ÉCOLOGIE »

Pour les raisons rappelées dans l'avant-propos, le programme 207 « **Sécurité et éducation routières** » est maintenant rattaché à la mission « Sécurité ». Il s'intitulait précédemment « Sécurité et circulation routières ».

La principale innovation de ce transfert, en termes budgétaires, tient au fait qu'il retrace désormais des dépenses de personnel. En effet, au sein de la mission « Écologie », l'ensemble des dépenses de personnels sont regroupées sur un programme support intitulé 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie », au sein duquel existe une action 09 « *Personnels œuvrant pour les politiques du programme "Sécurité et éducation routières"* ».

Il convient à ce stade de noter que le transfert des personnels n'a pas été complet et qu'une partie d'entre eux reste inscrite sur la mission « Écologie » (*cf. infra*).

B. UN BUDGET GLOBALEMENT MAÎTRISÉ

1. Une baisse de 3,8 % hors dépenses de personnel

Les dépenses, hors personnels, du programme s'élèvent à près de **52,5 millions d'euros, en baisse de 3,8 %** par rapport aux crédits ouverts en loi de finances pour 2012, comme le montre le tableau ci-dessous.

Dépenses par nature

		Exécution 2011	Ouverts en LFI pour 2012	Demandés pour 2013	Écart 2012 – 2013 (en %)
207	Sécurité et éducation routières	54 285 328 €	54 617 441 €	129 745 081 €	137,55 %
Titre 2	Dépenses de personnel			77 205 368 €	
	Autres dépenses		54 617 441 €	52 539 713 €	- 3,80 %
Titre 3	Dépenses de fonctionnement	39 331 722 €	36 496 441 €	35 264 713 €	- 3,37 %
Titre 5	Dépenses d'investissement	4 751 759 €	3 800 000 €	3 800 000 €	0,00 %
Titre 6	Dépenses d'intervention	10 301 747 €	14 321 000 €	13 475 000 €	- 5,91 %

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

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2013

Au regard de l'exécution 2011, le budget apparaît également tenu puisque **les dépenses de fonctionnement connaissent une baisse en valeur absolue** tandis que les dépenses d'investissement stagnent.

Les dépenses d'intervention, bien qu'en diminution de près de 6 % par rapport à 2012, sont toujours à un niveau nettement plus élevé que l'exécution 2011 (+ 30,8 %). Cet écart résulte principalement d'une budgétisation très prudente du « permis à un euro par jour » (*cf. infra*).

2. Des dépenses de personnel également en diminution

a) Des dépenses réparties sur deux programmes

Au total, la politique de sécurité routière représente 2 485 ETPT ainsi répartis :

1) les personnels de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), soit 142 ETPT ;

2) les inspecteurs et délégués du permis de conduire, soit 1 382 ETPT ;

3) les personnels mis à disposition de l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR), pour 2 ETPT ;

4) les personnels affectés dans les services déconcentrés ainsi que les agents affectés dans le réseau scientifique et technique (RST)¹, pour 732 ETPT ;

5) les agents affectés dans les centres d'études techniques de l'équipement (CETE), soit 227 ETPT.

Les trois premières catégories ont effectivement été transférées au présent programme 207, qui porte donc les crédits de 1 526 ETPT. En revanche, la quatrième catégorie (personnels déconcentrés et RST) reste inscrite sur l'action 09 « Personnels œuvrant pour les politiques du programme "Sécurité et éducation routières" », du programme 217 de la mission « Écologie ».

De même, la cinquième catégorie (agents des CETE) demeurent budgétés sur l'action 14 du même programme 217 (action « Personnels œuvrant dans le domaine de la recherche et de l'action scientifique et technique »).

Compte tenu de la mutualisation des tâches, notamment au niveau déconcentré, une répartition plus fine des effectifs budgétaires n'a pas pu être réalisée lors de l'élaboration du PLF pour 2013. Les documents budgétaires soulignent cependant qu'une « *expertise approfondie permettra d'identifier dans les services déconcentrés les personnels œuvrant pour la sécurité routière [...] en vue d'envisager le transfert des effectifs concernés* ».

¹ Le RST comprend le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et le service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA).

Les personnels des CETE, dont seulement une partie (environ 10 %) participe à la politique de sécurité routière, devraient rester inscrits sur la mission « Écologie ». Au demeurant, par le passé, au sein même de cette mission, ces personnels étaient clairement distincts des autres agents concourant à la politique de sécurité routière. Votre rapporteur spécial ne les inclut donc pas dans son analyse.

b) Une diminution des dépenses de 7,10 %

Sur le présent programme 207, **plus de 77,2 millions d'euros** sont inscrits au titre des dépenses de personnels. Elles recouvrent les rémunérations (environ 45,5 millions d'euros), les cotisations sociales (autour de 31,6 millions d'euros) et les prestations sociales (un peu moins de 100 000 euros).

Les crédits ouverts sur l'action 09 du programme 217 s'élèvent pour leur part à un peu plus de **43 millions d'euros**.

A périmètre constant, le nombre d'ETPT et les crédits associés connaissent une diminution depuis 2011. Entre 2011 et 2013, le nombre d'agents régresse de 2 520 à 2 258, soit un recul de plus de 10 %, tandis que la dépense est en baisse d'environ 16 millions d'euros, soit une diminution de près de 11,8 %.

Par ailleurs, une convention de gestion des ressources humaines sera conclue entre le ministère de l'écologie et le ministère de l'intérieur. A ce titre, le présent programme porte une dotation « de dépenses de fonctionnement liées aux personnels » de 839 713 euros.

Évolution des crédits relatifs aux personnels œuvrant à la politique de sécurité routière (hors CETE)

	Exécution 2011	Prévision 2012	Prévision 2013 Programme 207	Prévision 2013 Programme 217	Total 2013
Dépense titre 2	136 347 881 €	129 420 404 €	77 205 368 €	43 025 968 €	120 231 336 €
Nombre d'agents (ETPT)	2 520	2 286	1 526	732	2 258

Source : projets annuels de performances annexés au projet de loi de finances pour 2013, rapport annuel de performances annexé au projet de loi de règlement pour 2011

3. Analyse par actions

Le tableau ci-dessous montre la répartition des crédits entre chacune des trois actions du programme.

Dépenses par action

		Exécution 2011	Ouverts en LFI pour 2012	Demandés pour 2013	Écart 2012 – 2013 (en %)	Écart 2011 - 2013 (en %)
207	Sécurité et éducation routières	54 385 228 €	54 617 441 €	129 745 081 €	137,55 %	138,57 %
01	Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	3 193 839 €	3 646 441 €	81 445 081 €	2 133,55 %	2 450,07 %
	Actions 01 hors personnels ¹	3 193 839 €	3 646 441 €	3 400 000 €	- 6,76 %	+ 6,45 %
02	Démarches interministérielles et communication	29 467 330 €	25 500 000 €	23 580 000 €	- 7,53 %	- 19,98 %
03	Éducation routière	21 724 059 €	25 471 000 €	24 720 000 €	- 2,95 %	13,79 %

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

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2013

a) Action 01 « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme »

La hausse massive des crédits de l'action 01 est due au fait que l'ensemble des crédits de personnels sont désormais imputés sur cette ligne. En réalité, **les crédits baissent de près de 6,8 % par rapport à la LFI 2012, quand bien même ils demeurent plus élevés que l'exécution 2011.**

Au titre des dépenses de fonctionnement, cette action couvre des opérations de nature très diverses : fonctionnement courant de la DSCR, des observatoires locaux de l'accidentologie routière, de l'observatoire national interministériel de sécurité routière, frais d'impression de documents institutionnels ou encore frais d'études.

L'ensemble de ces lignes représentent un total de 2,56 millions d'euros et sont en diminution par rapport à 2012.

Les dépenses d'intervention, qui s'élèvent à 840 000 euros, financent les « études pré-réglementaires pilotées par la DSCR et confiées à 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. Cette dépense est récurrente année après année, bien que légèrement plus élevée en 2013.

b) Action 02 « Démarches interministérielles et communication »

L'action 02 porte les crédits de la partie la plus visible de la prévention routière, en particulier la « communication grand public ».

Ses crédits sont en baisse de 7,53 % par rapport à la LFI 2012 et en net retrait au regard de l'exécution 2011 (- 5,9 millions d'euros).

¹ Le calcul des crédits « action 01 hors personnels » s'entend à la fois hors titre 2 et hors dotation de fonctionnement liés aux dépenses de personnels (inscrite en titre 3).

La plus grande part de l'économie est concentrée sur les dépenses de fonctionnement. Par rapport au projet annuel de performances annexé au PLF pour 2012, les prévisions de dépenses au titre des campagnes nationales de mobilisation sont en baisse de près de 1,9 million d'euros. « *La dépense prévue sur l'année 2013 est basée sur six campagnes contenant une combinaison représentative de supports et de médias* », étant entendu que les campagnes télévisées sont sensiblement plus chères.

Par ailleurs, il est prévu une diminution de la dépense au titre du financement de l'action locale portée par les préfets. Il s'agit d'opérations de sensibilisation et de prévention sur le terrain. Au total, **près de 1,2 million d'euros en moins** devraient être dépensés en 2013 par rapport à la prévision 2012.

S'agissant des dépenses d'intervention, les crédits sont en recul de 280 000 euros, principalement dans le cadre du financement des plans départementaux d'actions de sécurité routière. Les subventions accordées par la DSCR aux associations œuvrant en faveur de la sécurité routière devraient également diminuer.

En revanche, **la dotation de 1,2 million d'euros au Fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD) reste stable.** Elle lui permet de développer des actions menées par le tissu associatif visant à prévenir la délinquance, notamment routière.

c) Action 03 « Éducation routière »

L'action 03 finance trois grandes masses :

- au titre des **dépenses de fonctionnement**, elle recouvre les crédits consacrés à **l'organisation de l'examen du permis de conduire**, à **la formation des personnels** et à **l'animation du réseau « Education routière »** ;

- au titre des dépenses d'investissement, elle comprend les investissements relatifs à la **rénovation des centres d'examen du permis de conduire** ;

- au titre des dépenses d'intervention, elle prend en charge une partie du **coût du dispositif « permis à un euro par jour »**.

Au total, **l'enveloppe de l'action 03 diminue d'environ 2,95 % par rapport à la LFI pour 2012 pour s'établir à 24,72 millions d'euros.** Elle est toujours supérieure de près de 3 millions d'euros à l'exécution 2011.

(1) Les dépenses de fonctionnement : des frais toujours importants pour l'animation du réseau « Éducation routière »

Les dépenses relatives à l'organisation du permis de conduire sont estimées, pour 2013, à **9,1 millions d'euros**, soit un montant quasiment stable par rapport à l'année précédente.

La dotation de formation des personnels s'élève, pour sa part, à environ 2,2 millions d'euros, là encore en ligne avec les années précédentes.

Enfin, les crédits relatifs à l'animation et au fonctionnement du réseau « Éducation routière » sont inscrits pour 1,9 million d'euros, alors qu'ils n'étaient que de 320 000 euros à peine en 2011.

Cette dotation regroupe « *les dépenses récurrentes liées à l'activité des services, ainsi que celles destinées à la mise en œuvre de l'évolution des épreuves du permis de conduire imposées par la troisième directive européenne* ». Les documents budgétaires justifient précisément chacune des dépenses devant être engagées à ce titre (200 000 euros pour l'organisation des épreuves du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite, 600 000 euros pour la gestion et l'amélioration d'applications informatiques, 300 000 euros pour l'acquisition de nouveaux matériels pour le passage des examens du nouveau code, etc.).

Ces dépenses doivent bien évidemment être financées, il est toutefois assez stupéfiant de constater que l'application de la troisième directive européenne sur le permis de conduire amène à multiplier par six la dotation sur ce poste. On peut toutefois espérer qu'il ne s'agit pas là de besoins récurrents (par exemple pour l'acquisition de nouveaux matériels).

(2) Des dépenses d'investissement stables

Comme en 2012, **3,8 millions d'euros sont ouverts afin de rénover 18 centres d'examen du permis de conduire.**

(3) Des dépenses d'intervention axées sur le financement du « permis à un euro par jour »

Le dispositif du « permis à un euro par jour » permet « *aux jeunes de 16 à 25 ans d'étaler le coût de leur formation à la conduite automobile sur plusieurs mois. Il s'agit d'un prêt à taux zéro accordé par les établissements bancaires, l'Etat prenant en charge les frais financiers en payant directement les intérêts aux banques. Quatre niveaux de prêt sont proposés : 600 euros, 800 euros, 1 000 euros et 1 200 euros* »¹.

Par ailleurs, une partie de ces prêts sont cautionnés par l'Etat pour des jeunes exclus du crédit bancaire et inscrits dans une démarche de formation ou d'accès à l'emploi. Le cautionnement est assuré par la Caisse des dépôts et consignations (CDC) qui perçoit en contrepartie une dotation annuelle de l'Etat.

80 000 jeunes par an bénéficient de la mesure. Pour 2013, l'Etat envisage de financer 96 000 prêts, dont 5 000 seraient cautionnés.

Les frais financiers versés aux banques sont indexés sur les taux d'intérêts des BTAN (bons du Trésor à intérêts annuels). Le projet de budget

¹ Extrait du projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2013.

2013 fait l'hypothèse que les taux des BTAN vont remonter, tout au long de l'année, de 1,75 % à 2,5 %, à raison de 0,25 point par trimestre.

Il convient de relever que les crédits payés au 1^{er} trimestre 2013 correspondent en réalité à des sommes engagées lors du dernier trimestre 2012.

Prévision du coût des frais financiers du dispositif « Permis à un euro par jour »

	T4 2012	T1 2013	T2 2013	T3 2013	Total 2013
Taux BTAN à 2 ans	1,75 %	2,00 %	2,25 %	2,50 %	
Coût moyen d'un dossier	69,10 €	73,40 €	77,80 €	82,00 €	
Nombre de prêts prévisionnel	24 000	24 000	24 000	24 000	96 000
Coût lié au paiement des intérêts des prêts	1 650 000	1 760 000	1 870 000	1 970 000	7 250 000

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2013

Par ailleurs, **la dotation annuelle au titre du cautionnement devrait s'établir à environ 485 000 euros.**

Au total, l'enveloppe des crédits d'intervention s'élève donc à plus de 7,74 millions d'euros.

Cette **budgetisation apparaît plus que prudente** puisque, entre le 1^{er} octobre 2011 et le 30 septembre 2012, **45 217 prêts ont été décaissés** (contre 83 826 l'année précédente), dont seulement **44 ont bénéficié de la caution publique !** Sur la période, le coût du dispositif n'est pas supérieur à 2,5 millions d'euros.

En outre, la budgetisation 2013 repose une hypothèse forte de remontée des taux. Au regard de la tendance passée et de cette hypothèse, votre rapporteur spécial doute que l'exécution atteigne le montant prévu. Par conséquent, il vous propose d'adopter un **amendement de réduction des crédits de 3 millions d'euros.**

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

L'article 49 de la loi de finances pour 2006¹ a créé le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », abusivement appelé « CAS Radars ». 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**, à l'exception d'une partie affectée à l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et à l'Agence pour la cohésion sociale et l'égalité (ACSé) au titre du Fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD).

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

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

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

A. DES MODALITÉS COMPLEXES DE RÉPARTITION DES RECETTES

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

- les amendes forfaitaires faisant suite aux infractions relevées par les radars (« dispositifs de contrôles automatisés »), dites « **AF radars** » ;
- les autres amendes de la police de la route et du stationnement forfaitaires, dites « **AF hors radars** » ;

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

- les amendes forfaitaires majorées (en cas de retard de paiement), dites « **AFM** ».

Les « AF Radars » sont affectées au CAS pour des montants déterminés en loi de finances. En 2013, la section 1 perçoit 192 millions d'euros, tandis que la section 2 reçoit 160 millions d'euros. Le solde est attribué à l'AFITF.

S'agissant des « AF hors radars » et des « AFM », 35 millions d'euros sont versés à l'ACSé au titre du FIPD. Le solde revient intégralement à la section 2 du CAS. Sur ce montant, un peu moins de 33 millions d'euros sont orientés vers le programme 753. La partie restante est partagée entre le programme 754 et le programme 755, à raison de 53 % pour le premier et de 47 % pour le second.

Recettes des amendes

(en millions d'euros)

	2011	2012 (PLF)	2012 (Actualisé)	2013
AF Radars	539,1	520,7	603,0	612,7
Section 1 du CAS	198,0	192,0	192,0	239,0
<i>Dont programme 751</i>	<i>182,0</i>	<i>176,0</i>	<i>176,0</i>	<i>211,0</i>
<i>Dont programme 752</i>	<i>16,0</i>	<i>16,0</i>	<i>16,0</i>	<i>28,0</i>
Section 2 du CAS (programme 754)	160,0	160,0	160,0	160,0
Solde AFITF	181,1	168,7	251,1	213,7
AFM Radars + AF hors radars	977,9	1 080,7	1 005,5	1 053,3
FIPD	35,0	35,0	35,0	35,0
Solde : section 2 du CAS	942,9	1 045,7	970,0	1 018,3
<i>Dont programme 753</i>	<i>21,2</i>	<i>37,1</i>	<i>37,1</i>	<i>32,8</i>
<i>Dont programme 754, après dotation du programme 753 (53 %)</i>	<i>488,5</i>	<i>501,9</i>	<i>494,4</i>	<i>522,3</i>
<i>Dont programme 755 après dotation du programme 753 (47 %)</i>	<i>433,2</i>	<i>506,7</i>	<i>438,5</i>	<i>463,2</i>
TOTAL	1 517,0	1 601,4	1 608,5	1 666,0

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

Actuellement, l'article 49 de la loi de finances pour 2006 plafonne à 172 millions d'euros les recettes des « AF Radars » attribuées à la section 1 du CAS, à raison de 156 millions d'euros pour le programme 751 « Radars » et de 16 millions d'euros pour le programme 752 « Fichier national du permis de conduire ».

La loi de finances pour 2012 avait, par dérogation, relevé ce plafond de 20 millions d'euros au seul profit du programme 751. L'article 33 du présent projet de loi de finances, inscrit en première partie, propose de le

relever de manière pérenne de 67 millions d'euros compte tenu des charges exposées au titre des programmes 751 et 752 (cf. infra).

Sans revenir sur l'objet initial de l'article 33, l'Assemblée nationale, à l'initiative de notre collègue député Christian Eckert, rapporteur général, a procédé à une modification de la clef de répartition des recettes des amendes au sein du CAS.

Ainsi, au titre des « AF Radars », le montant attribué à la section 2 (programme 754 « Collectivités territoriales ») passe de 160 à 170 millions d'euros. La part du produit des « AFM » et des « AF hors radars » affectée au FIPD croit de 35 à 45 millions d'euros : l'exposé des motifs de l'amendement explique que cette somme doit permettre de financer des équipements de vidéo-protection pour lesquelles les dépenses ont déjà été engagées¹.

Le tableau ci-dessus montre par ailleurs une croissance importante des recettes des « AF Radars », de près de 16 % entre 2011 et 2012. La prévision 2013 serait plus en retrait, mais il est **probable qu'elle soit sous-estimée**.

Plusieurs facteurs sont avancés pour expliquer ce dynamisme. Il serait tout d'abord lié à **l'augmentation du nombre de dispositifs**. Fin 2009, 2 711 étaient installés ; fin 2013, ce chiffre devrait être porté à 6 620.

Ensuite, et paradoxalement, l'installation des radars dits « pédagogiques »² n'a pas eu l'effet escompté. Un grand nombre de conducteurs n'ont pas compris que ces dispositifs ont souvent été installés en lieu et place de panneaux annonçant un contrôle automatisé.

Enfin, des conventions bilatérales permettent désormais de **sanctionner des conducteurs étrangers**.

B. PRÈS D'1,4 MILLIARD D'EUROS DE DÉPENSES EN 2013

Les crédits demandés au titre des cinq programmes du CAS s'élèvent à 1 417 millions d'euros, soit une légère augmentation d'environ 1,4 % par rapport à la LFI pour 2012.

En toute rigueur budgétaire, il convient d'écarter les crédits du programme 755 « Désendettement de l'Etat », qui regroupent en réalité le produit des amendes reversé au budget général au titre des recettes non fiscales. Ce montant affecté diminue d'une année sur l'autre de près de

¹ Dans les communes de Cergy, Pontault-Combault, Les Mureaux, Asnières-sur-Seine, Angers, Dijon, Aubervilliers, Gennevilliers et Saint-Denis de la Réunion.

² Les radars « pédagogiques » ont une vocation préventive : ils informent les automobilistes, sans verbalisation ni sanction. Ils affichent les vitesses des véhicules, en précisant éventuellement leur numéro d'immatriculation, et un texte ou un visuel incitant les usagers en infraction à ralentir. Ils sont placés dans les zones dangereuses, notamment sur les itinéraires où sont installés des radars.

43,5 millions d'euros¹. En dehors de cette recette affectée au désendettement, **on constate alors que l'augmentation des dépenses est d'un peu plus de 7 % entre 2012 et 2013.**

La comparaison avec l'exécution 2011 est faussée car, compte tenu d'un report, la majeure partie du produit des amendes devant être versée aux collectivités territoriales en 2011 l'a finalement été en 2012. En conséquence, le total des décaissements au titre de 2011 ne s'élève qu'à environ 60 millions d'euros au lieu de 600 millions.

Après retraitement, **l'évolution des dépenses entre 2012 et 2013 apparaît substantiel (+ 18,52 %), mais plus limitée au regard de l'exécution 2011 (+ 3,6 %).**

Total des dépenses du CAS

Numéro et intitulé du programme		Exécution 2011	Ouverts en LFI pour 2012	Demandés pour 2013	Écart 2012 – 2013 (en %)	Écart 2011 - 2013 (en %)
Section 1 : Contrôle automatisé						
751	Radars	228 422 840 €	176 000 000 €	211 000 000 €	19,89 %	- 7,63 %
752	Fichier national du permis de conduire	12 393 234 €	16 000 000 €	27 678 524 €	72,99 %	123,34 %
Section 2 : Circulation et stationnement routiers						
753	Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	21 220 455 €	37 051 628 €	32 803 467 €	- 11,47 %	54,58 %
754	Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	59 632 996 €	661 922 239 €	682 324 545 €	3,08 %	1 044,21 %
755	Désendettement de l'État	362 183 391 €	506 698 966 €	463 193 464 €	- 8,59 %	27,89 %
TOTAL		683 852 916 €	1 397 672 833 €	1 417 000 000 €	+ 1,38 %	+ 107,21 %
Total (hors P. 755)		321 669 525 €	890 973 867 €	953 806 536 €	7,05 %	196,52 %
Total (hors P. 754 et 755)		262 036 529 €	229 051 628 €	271 481 991 €	18,52 %	3,60 %

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

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

¹ Si l'article 33 du PLF était adopté dans sa rédaction issue de son examen par l'Assemblée nationale, le montant des crédits du programme 755 diminuerait d'environ 5 millions d'euros.

1. Le programme 751 « Radars »

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

D'un point de vue global, le programme connaît **une hausse assez substantielle de ses crédits**, résultant principalement de l'installation de nouveaux dispositifs de contrôle, mais aussi d'une importante dotation au titre des « opérations financières » au CNT de Rennes (*cf. infra*).

Dépenses par action et par nature

		Exécution 2011	Ouverts en LFI pour 2012	Demandés pour 2013	Écart 2012 – 2013 (en %)	Écart 2011 – 2013 (en %)
Section 1 : Contrôle automatisé						
751	Radars	228 422 840 €	176 000 000 €	211 000 000 €	19,89 %	- 7,63 %
01	Dispositifs de contrôle	132 015 706 €	108 401 050 €	114 060 000 €	5,22 %	- 13,60 %
02	Centre national de traitement	94 367 786 €	64 703 950 €	94 220 000 €	45,62 %	- 0,16 %
03	Soutien au programme	2 039 348 €	2 895 000 €	2 720 000 €	- 6,04 %	33,38 %
Titre 3	Dépenses de fonctionnement	175 864 007 €	166 800 000 €	176 690 000 €	5,93 %	0,47 %
Titre 5	Dépenses d'investissement	52 542 089 €	9 200 000 €	15 350 000 €	66,85 %	- 70,79 %
Titre 7	Dépenses d'opérations financières	16 744 €		15 960 000 €		-

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

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

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

Le nombre total de radars en France est retracé dans le tableau ci-dessous.

Nombre de radars en France depuis 2009

	Fin 2009	Fin 2010	Fin 2011	Fin 2012 (prévision)	Fin 2013 (prévision)
Radars fixes	1 661	1 823	2 055	2 165	2 165
Radars discriminants	0	0	45	155	225
Radars mobiles	932	933	933	933	886
Radars mobiles-mobiles	0	0	0	50	85
Radars chantiers	0	0	0	0	22
Radars vitesses moyennes	0	0	0	55	105
Radars feux rouges	118	435	638	700	700
Radars passages à niveau	0	2	2	42	62
Total hors pédagogiques	2 711	3 193	3 673	4 100	4 250
Radars pédagogiques	0	0	273	2 370	2 370
TOTAL	2 711	3 193	3 946	6 470	6 620

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2013

Au titre des dépenses de fonctionnement, près de 91,3 millions d'euros permettent le maintien en condition opérationnelle, dont **près de 25 millions d'euros uniquement utilisés pour réparer des actes de vandalisme !**

En matière d'investissement, le Gouvernement prévoit d'engager des dépenses de l'ordre de **22,7 millions d'euros en 2013 couvrant l'installation de 150 nouveaux dispositifs** et le remplacement de 47 d'entre eux ainsi répartis :

- 70 radars fixes discriminants (utilisés pour sanctionner les poids lourds), pour 5,8 millions d'euros ;
- 10 radars chantiers, pour 0,5 million d'euros ;
- 50 radars vitesses moyennes, pour 7 millions d'euros ;
- 20 radars passages à niveau, pour 2,1 millions d'euros ;
- 47 remplacements de radars mobiles par 35 radars « mobiles-mobiles » et 12 radars chantiers, pour environ 3,3 millions d'euros.

Votre rapporteur spécial constate que près de **114 millions d'euros** sont nécessaires pour installer et entretenir les dispositifs de contrôle automatisé. Cette somme, loin d'être négligeable, en hausse constante depuis plusieurs années mérite d'être justifiée au regard des objectifs poursuivis.

Par l'installation de nouveaux radars, le Gouvernement entend-il vraiment appuyer une politique de sécurité routière ou bien seulement générer un flux de recettes nouveau ? L'imbrication des motivations entraîne une certaine confusion.

Il est vrai que, pour l'année 2013, le choix d'appareils plus intelligents, comme les radars mobiles-mobiles ou les radars vitesses moyennes est de nature à influencer positivement le comportement des automobilistes.

En revanche, l'installation de 20 nouveaux radars passages à niveau ne semble pas constituer une réponse appropriée face à la dangerosité d'un grand nombre de ces installations.

L'année dernière, votre rapporteur spécial avait déploré le « luxe » que représentait l'installation de 2 370 radars pédagogiques, dont on constate aujourd'hui qu'ils n'ont entraîné qu'une modification marginale des comportements des conducteurs, comme le montre la hausse des verbalisations sur les tronçons sur lesquels ils sont installés.

L'action 02 « Centre national de traitement » porte principalement la **subvention pour charges de service public accordée à l'ANTAI** au titre de la gestion du CNT de Rennes. Cette subvention s'élève en 2013 à **78,26 millions d'euros** (*cf. infra* commentaire du programme 753).

Elle comprend également une dotation « d'opérations financières », également attribuée à l'ANTAI, qui recouvre en réalité des investissements afin d'assurer « *la maintenance évolution d'applications informatiques* » pour **15,96 millions d'euros**. Il s'agit d'une des principales raisons de la hausse des dépenses au titre du programme 751.

Enfin, l'action 03 « Soutien au programme » comprend 2,72 millions d'euros, en baisse par rapport à 2012, destinés à financer des dépenses d'études, de communication et de fonctionnement.

2. Le programme 752 « Fichier national du permis de conduire »

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

Dépenses par action et par nature

		Exécution 2011	Ouverts en LFI pour 2012	Demandés pour 2013	Écart 2012 – 2013 (en %)	Écart 2011 – 2013 (en %)
Section 1 : Contrôle automatisé						
752	Fichier national du permis de conduire	12 393 234 €	16 000 000 €	27 678 524 €	72,99 %	123,34 %
Titre 3	Dépenses de fonctionnement	11 468 048 €	16 000 000 €	18 640 000 €	16,50 %	62,54 %
Titre 5	Dépenses d'investissement	925 186 €		9 038 524 €		876,94 %

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

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

En 2013, il est prévu que plus de **15,5 millions de courriers** seront adressés aux automobilistes dans le cadre de la gestion du permis à points, pour une dépense estimée à **13,4 millions d'euros**, soit un coût d'unitaire d'environ 86 centimes par lettre.

Votre rapporteur spécial s'interroge sur **l'opportunité de cette dépense**. En effet, les automobilistes ont librement accès aux traitements automatisés leur permettant de connaître le nombre de points restant sur leur permis. Est-il alors bien raisonnable de continuer à envoyer des lettres, *a fortiori simples*, à tous les automobilistes en cas de retrait ou de restitution de points¹ ?

Compte tenu de son coût et de la faible « valeur ajoutée » de cette obligation, votre rapporteur spécial vous propose deux amendements tendant à la supprimer. Le premier modifie l'article L. 223-3 du code de la route qui dispose que « *le retrait de points est porté à la connaissance de l'intéressé par lettre simple quand il est effectif* ». Les autres envois de lettre sont prévus par voie réglementaire. Le second amendement en tire les conséquences budgétaires **en supprimant 13,4 millions d'euros de crédits du programme 752 pour les réorienter vers le programme 755 « Désendettement de l'Etat ».**

Par ailleurs, près de **14,3 millions d'euros** seront consacrés à des dépenses **informatiques**, dont environ 9 millions d'euros au titre de **l'investissement**, notamment dans le cadre de la mise en œuvre du projet FAETON.

En effet, en application de la troisième directive européenne sur le permis de conduire², l'outil informatique « Système national des permis de conduire » (SNPC) sera remplacé par le système FAETON. Il devrait notamment permettre la délivrance de **permis sécurisés**. L'année 2013 est particulièrement cruciale puisqu'elle est celle du « basculement » d'un système sur l'autre, ce qui explique l'augmentation sensible de la dépense par rapport à l'année 2012.

D'après les réponses envoyées à votre rapporteur spécial, « *la directive européenne impose la délivrance du permis de conduire au format unique à partir du 19 janvier 2013 et la reprise de l'intégralité des permis de conduire actuels en circulation avant le 19 janvier 2033. [...] La mise en œuvre de la nouvelle application se fera donc à compter du lundi 21 janvier 2013 (premier jour ouvrable suivant le 19 janvier 2013)* ».

¹ Il est précisé que ces lettres diffèrent de l'avis de contravention qui mentionne déjà le nombre de points qui sera retiré compte tenu de l'infraction.

² Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

3. Le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers »

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

Dépenses par action et par nature

		Exécution 2011	Ouverts en LFI pour 2012	Demandés pour 2013	Écart 2012-2013 (en %)	Écart 2013-2011 (en %)
Section 2 : Circulation et stationnement routiers						
753	Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	21 220 455 €	37 051 628 €	32 803 467 €	- 11,47 %	54,58 %
01	Déploiement du procès-verbal électronique					
Titre 3	Dépenses de fonctionnement		37 051 628 €	30 803 467 €	- 16,86 %	
Titre 6	Dépenses d'intervention	21 220 455 €				
Titre 7	Dépenses d'opérations financières			2 000 000 €		

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

Source : *projets annuels de performances, rapports annuels de performances*

Le PVé

Le PVé s'inscrit dans un **processus d'automatisation de la chaîne pénale**, de la constatation de l'infraction au paiement de l'amende. L'ensemble de ces opérations sont désormais confiées à l'ANTAI.

Le projet annuel de performances indique que le PVé « *a pour objectif de moderniser substantiellement, au profit des forces de l'ordre au sein de l'Etat et des collectivités territoriales (polices municipales), la gestion des amendes, en substituant au carnet à souches des outils nomades de type PDA ou terminal informatique embarqué (TIE)* ».

Trois avantages sont attendus du PVé :

- pour les citoyens, une information plus complète reçue à domicile, ainsi que des moyens de paiement plus variés et modernes que le timbre-amende ;
- pour les services, un gain de temps important et une diminution des risques d'erreur et de contentieux ;
- pour les finances de l'Etat et des collectivités, une progression des sommes effectivement recouvrées.

La généralisation du PVé est engagée depuis avril 2011 dans les services de l'Etat. A l'été 2012, on dénombrait 11 515 PDA, dont 8 500 au sein de la police nationale et 3 015 au sein de la gendarmerie nationale, 8 368 TIE et 13 472 postes connectés par Internet. Par ailleurs, 121 polices municipales sont déjà raccordées.

Pour 2012, le Gouvernement a pour objectif « *d'atteindre 12 100 000 avis de contravention traités par PVé dont 6 400 000 pour l'Etat et 5 700 000 pour les collectivités territoriales (dont la Ville de Paris). La prévision de dépense pour 2013 retient une volumétrie de 21 600 000 avis de contravention dont 10 300 000 pour l'Etat et 11 300 000 pour les polices municipales* ».

Comme l'année dernière, votre rapporteur spécial regrette que les documents budgétaires restent discrets sur le « retour sur investissement » du PVé, notamment s'agissant de l'amélioration du recouvrement et d'économies réalisées en termes de personnels.

En 2013, l'ANTAI percevra, en provenance du présent programme, une subvention pour charges de service public d'environ **30,8 millions d'euros**. Elle compense les coûts afférents à la gestion des messages d'infraction et des avis de contraventions. En outre, **2 millions d'euros** serviront à l'acquisition de boîtiers de verbalisation électroniques (PDA) au titre de la dernière tranche d'équipement de la gendarmerie nationale.

Au total, la subvention accordée par l'Etat à l'ANTAI s'élève à 127,023 millions d'euros, dont 94,22 millions versés depuis le programme 751 au titre du fonctionnement du CNT de Rennes. **Cette enveloppe augmente de près de 25 % par rapport à l'année dernière.**

Cette hausse s'explique principalement par la dotation d'investissement d'environ 16 millions d'euros accordée, sur le programme 751, en vue d'assurer la maintenance évolutive d'applications informatiques. Toutefois, même corrigé de cette dépense exceptionnelle, le budget de l'opérateur est toujours en croissance de plus de 9 %.

Là encore, plusieurs facteurs perturbent la lecture d'un point de vue pluri-annuel. Tout d'abord, la subvention au titre de l'année 2012 est sensiblement plus faible que celle de l'année 2011 car l'Agence avait bénéficié de reports de crédits non consommés en 2011.

Ensuite, elle fait face à une augmentation sensible des frais d'éditique et d'affranchissement résultant de la hausse du nombre d'infractions, notamment du fait du PVé et d'un réseau de radars plus dense.

Enfin, elle doit également mettre en œuvre la directive dite « transfrontière »¹ qui autorise la poursuite des conducteurs étrangers en infraction. Outre les frais habituels d'éditique et d'affranchissement, l'ANTAI

¹ Directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

doit également engager des dépenses en matière de traduction de téléconseil en langues étrangères. A ce jour, les conducteurs belges, luxembourgeois et suisses peuvent déjà être poursuivis. D'ici novembre 2013, la France souhaite signer les accords techniques nécessaires avec ses principaux partenaires européens.

Votre rapporteur spécial s'interroge néanmoins sur les frais de personnels et les loyers supportés par cette Agence. En effet, les documents budgétaires font état de **2,4 millions d'euros au titre de la masse salariale pour 26 ETP, soit à peu près de 92 000 euros par ETP !** De même, pour ses deux implantations, à Paris et à Rennes (Centre national de traitement), **le montant des loyers s'élève à 2,89 millions d'euros.**

Le ministère de l'Intérieur a apporté les éléments de réponse suivants :

- en ce qui concerne les loyers, le montant inscrit en 2013 est en retrait de 5,4 % par rapport à 2012. La part la plus importante correspond au CNT de Rennes (2,5 millions d'euros). Par ailleurs, pour l'Agence proprement dite, 155 000 euros serviront à financer un déménagement en cours d'année.

- en ce qui concerne la masse salariale, celle-ci est, en 2012, ainsi répartie :

« le coût total des 3 agents de catégorie A+ représente 467 746,66 euros ;

« le coût total des 17 agents de catégorie A représente 1 560 426 euros ;

« le coût total d'un agent de catégorie B représente 40 177,93 euros ;

« le coût total des 3 agents de catégorie C représente 131 949,11 euros ».

Par ailleurs, le ministère fait valoir que *« l'ANTAI recrute des personnels expérimentés, dotés d'une connaissance métier particulière (policiers, gendarmes notamment) »*. Les **rémunérations présentées sont toutefois relativement élevées** et votre rapporteur spécial demandera des **précisions complémentaires afin de s'assurer de leur bonne adéquation au regard des compétences exigées par l'Agence.**

4. Le programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières »

Les amendes de la circulation et du stationnement sont, pour partie, « d'origine » locale. Il est donc légitime que leur produit soit reversé aux collectivités territoriales.

Lors de l'examen du CAS par la commission des finances de l'Assemblée nationale, notre collègue député Gilles Carrez, président de la

commission des finances, ancien président du Comité des finances locales, a retracé l'historique du présent programme.

**Extrait du compte-rendu de la commission des finances de l'Assemblée nationale
du 18 octobre 2012**

M. le Président Gilles Carrez. *« Venons-en au compte d'affectation spéciale "Contrôle de la circulation et du stationnement routiers". [...] Avant qu'on ne recoure aux radars, il existait deux types d'amendes de stationnement : les amendes forfaitaires, réglées immédiatement, dont le produit allait aux collectivités locales, et les amendes majorées d'une indemnité de retard qui, considérées comme sanctions pénales, revenaient intégralement à l'État. Dans les communes de plus de 10 000 habitants, les sommes dues aux collectivités locales étaient distribuées au prorata des amendes constatées – et non des amendes recouvrées – sur le territoire municipal ; les autres communes bénéficiaient d'une rétrocession de la part des départements, après répartition au prorata des amendes constatées au niveau de ceux-ci.*

« Ce système aboutissait à des résultats contrastés. Ainsi, les années d'élection présidentielle, beaucoup d'automobilistes attendent une amnistie, et ne payent pas leurs contraventions. Mais les deux dernières fois, il n'y a pas eu d'amnistie : les amendes majorées furent donc très nombreuses – un vrai jackpot pour l'État ! Quand, à l'inverse, les amendes étaient payées en temps et en heure, cela bénéficiait avant tout aux collectivités locales. Cependant, celles-ci se sont dotées progressivement de polices municipales qui, entre autres tâches, infligent des contraventions, et elles se sont alors plaintes de travailler pour l'État, à qui allait une part du produit.

« Il fallait changer ce système [...]. Il y a deux ou trois ans, sous la pression constante du Comité des finances locales, nous avons enfin réussi à arrêter de nouvelles règles : nous avons fixé une fois pour toutes, à partir d'une photographie de la répartition entre amendes forfaitaires et amendes majorées à un moment donné, le partage entre les collectivités locales et l'État. Les premières reçoivent donc 53 % du produit des amendes, et le second 47 %.

« L'État – toujours impécunieux – a ensuite mis en place une tuyauterie particulière, notamment vers le Fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD).

« Quoi qu'il en soit, la solution arrêtée était à peu près équitable, même si elle était avantageuse pour l'État dans la mesure où la généralisation des procès-verbaux électroniques tendait à tarir le flux des amendes majorées – c'est d'ailleurs ce qui l'avait déterminé à accepter cette réforme !

« Puis sont venus les radars, qui font gagner beaucoup d'argent ! L'État a voulu percevoir la totalité de leur produit, avant de se résigner à partager avec les collectivités locales. Les communes ont d'abord obtenu 100 millions d'euros, puis les départements ont longuement négocié pour obtenir une quote-part, de 30 millions au départ en arguant que les radars sont fréquemment installés sur des routes départementales.

« M. le rapporteur général a réussi à obtenir hier soir que cette part des collectivités sur le produit des amendes forfaitaires relevées par radars automatiques soit portée de 160 à 180 millions d'euros : il faudra que nous nous battions ensemble pour consolider cette avancée. Il faut d'ailleurs savoir que, les radars se multipliant et les recettes augmentant, l'État conserve pour lui ce surplus – dont il fait toutefois une utilisation vertueuse puisqu'il le consacre au financement de l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ».

La dotation totale prévue par le projet de loi de finances pour 2013 s'élève à environ 682,3 millions d'euros.

L'enveloppe de 160 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 60 millions d'euros restants, aux départements, à la Collectivité territoriale de Corse et aux régions d'outre-mer « *afin de financer des opérations contribuant à la sécurisation de leur réseau routier* »¹.

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

Dépenses par action et par nature

	Exécution 2011	Ouverts en LFI pour 2012	Demandés pour 2013	Écart 2012 – 2013 (en %)	Écart 2011 – 2013 (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	59 632 996 €	661 922 239 €	682 324 545 €	3,08 % 1 044,21 %

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

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

L'article 33 du présent projet de loi de finances, tel que modifié par l'Assemblée nationale, prévoit de relever de 160 à 170 millions d'euros la part du produit des « AF Radars » affectée aux collectivités territoriales², ainsi que de relever la part attribuée au FIPD de 35 à 45 millions d'euros.

Au total, ces modifications ont pour effet de porter la dotation du programme 754 à environ 687 millions d'euros.

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

² A raison de 106 millions d'euros pour les communes et les établissements intercommunaux et 64 millions d'euros pour les départements, la collectivité territoriale de Corse et les régions d'outre-mer.

5. Le programme 755 « Désendettement de l'Etat »

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

Ces crédits participent donc au financement de toutes les dépenses publiques et ne contribue pas seulement au désendettement de l'Etat. La baisse de la dotation de l'Etat de près de 8,6 % entre 2012 et 2013 s'explique par le rendement moindre des « AF hors radars ».

Dépenses par action et par nature

	Exécution 2011	Ouverts en LFI pour 2012	Demandés pour 2013	Écart 2012 – 2013 (en %)	Écart 2011 – 2013 (en %)
Section 2 : Circulation et stationnement routiers					
755	Désendettement de l'État				
Titre 3	Dépenses de fonctionnement	362 183 391 €	506 698 966 €	463 193 464 €	- 8,59 %
				27,89 %	

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

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

On peut cependant regretter que la modification de l'article 33 se fasse au détriment des recettes de l'Etat puisque la dotation du programme 755 serait réduite de 4,6 millions d'euros. En effet, le prélèvement de 10 millions d'euros au profit du FIPD est imputé à hauteur de 47 % sur ce programme.

EXAMEN DE L'ARTICLE RATTACHÉ

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 72 (Art. L. 223-3 du code de la route)

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

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

I. LE DROIT EXISTANT

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

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

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

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

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

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

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR VOTRE COMMISSION DES FINANCES



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2013

MISSION SÉCURITÉ

N°	1
----	---

A M E N D E M E N T

présenté par

M. DELAHAYE

au nom de la commission des finances

ARTICLE 46 ÉTAT B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Police nationale dont titre 2				
Gendarmerie nationale dont titre 2				
Sécurité et éducation routières dont titre 2		3 000 000		3 000 000
TOTAL		3 000 000		3 000 000
SOLDE		- 3 000 000		- 3 000 000

OBJET

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

A ce titre, pour 2013, 7,5 millions d'euros sont inscrits sur l'action 3 du programme 207 « Sécurité et éducation routières ».

Or en 2011, 5,3 millions d'euros ont effectivement été consommés sur cette ligne et depuis le début de l'année 2012, la dépense est à peine supérieure à 2,5 millions d'euros.

Au regard de cette tendance, la budgétisation proposée pour 2013 apparaît plus que **prudente**. Il est donc proposé de **réduire les crédits du programme 207 de 3 millions d'euros**.



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2013
MISSION CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET
DU STATIONNEMENT ROUTIERS

N°	2
----	---

A M E N D E M E N T

présenté par

M. DELAHAYE

au nom de la commission des finances

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 72

I. Après l'article 72

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

II. En conséquence, faire précéder cet article de l'intitulé :

Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

OBJET

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

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

Cette obligation apparaît à la fois **coûteuse et inutile**. En effet, en 2013, l'Etat va consacrer **13,4 millions d'euros** pour l'envoi de 15,5 millions de lettres, alors que les citoyens peuvent demander à accéder aux traitements automatisés (respect de la loi Informatique et libertés de 1978) retraçant le nombre de points restant sur leur permis.

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



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2013
MISSION CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET
DU STATIONNEMENT ROUTIERS

N°	3
----	---

A M E N D E M E N T

présenté par
M. DELAHAYE
au nom de la commission des finances

ARTICLE 48
ÉTAT D

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Radars dont titre 2				
Fichier national du permis de conduire dont titre 2		13 400 000		13 400 000
Contrôle et modernisation de la circulation et du stationnement routiers dont titre 2				
Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières dont titre 2				
Désendettement de l'Etat dont titre 2	13 400 000		13 400 000	
TOTAL	13 400 000	13 400 000	13 400 000	13 400 000
SOLDE	0		0	

OBJET

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

Cet amendement représente un **gain financier de 13,4 millions d'euros pour l'Etat.**

LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

I. MODIFICATIONS DES CRÉDITS

A. A TITRE RECONDUCTIBLE

A l'initiative du Gouvernement, en seconde délibération, l'Assemblée nationale a adopté un amendement tendant à minorer de 7,14 millions d'euros, en AE et en CP, les crédits de la mission « Sécurité », afin de gager les ouvertures de crédits opérées lors de la discussion de la seconde partie du PLF.

A ce titre, 100 000 euros ont été prélevés sur le programme « Sécurité et éducation routières ».

A l'initiative du Gouvernement, en seconde délibération, l'Assemblée nationale a adopté un amendement minorant de 4,7 millions d'euros les crédits du programme « *Désendettement de l'Etat* » et majorant d'un montant équivalent les crédits du programme « *Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières* » du compte spécial « *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* ». Cette modification vient tirer les conséquences de l'adoption, en première partie, d'un amendement à l'article 33 du PLF.

B. A TITRE NON RECONDUCTIBLE

A l'initiative du Gouvernement, en seconde délibération, l'Assemblée nationale a majoré de 3 000 euros, à titre non reconductible, les crédits du programme « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurité ». Cette majoration est imputée sur l'action 03 « Éducation routière ».

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 14 novembre 2012, sous la présidence de M. Philippe Marini, président, puis de M. Albéric de Montgolfier, vice-président, la commission a procédé à l'examen du rapport de M. Jean Vincent Placé, rapporteur spécial, sur les programmes « Police nationale » et « Gendarmerie nationale » de la mission « Sécurité », et du rapport de M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial, sur le programme « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurité » et le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

- Présidence de M. Philippe Marini, président -

M. Jean-Vincent Placé, rapporteur spécial. – Cette année, le rapport sécurité, est placé sous le signe du renouveau.

D'une part, ça n'aura échappé à personne : il y a eu un changement de Gouvernement et donc de politique, qui, naturellement, va beaucoup plus dans le sens de mes recommandations de l'an dernier. Plus d'effectifs, plus de prévention, plus de proximité : c'est très positif.

D'autre part, mon rapport pour l'année 2013 intègre de nouveaux éléments, notamment sur les zones de sécurité prioritaires (ZSP) ou encore sur la police de l'environnement.

Enfin, cette année, j'ai tenu à auditionner les représentants des syndicats de police (UNSA police, Alliance Police Nationale et Union SGP). Ces rencontres ont été très enrichissantes et ont permis de compléter les propos de Claude Baland, directeur général de la police nationale, et du Général Mignaux, directeur général de la gendarmerie nationale.

Pour tous, la sécurité représente une mission régaliennne essentielle de l'Etat. Elle renvoie aussi au respect des libertés publiques de nos concitoyens. D'où l'importance que nous devons y attacher.

L'année dernière, certains d'entre vous s'en souviennent probablement, j'avais été contraint de vous dresser un tableau bien sombre de la situation de nos forces de police et de gendarmerie. C'est qu'après trois années d'application, à marche forcée, de la révision générale des politiques publiques (RGPP), les effets calamiteux de cette politique se faisaient malheureusement sentir toujours plus douloureusement.

Le changement à la tête de l'Exécutif, cette année, correspond à un nouveau départ. En l'espace de quelques mois, tout n'est certes pas devenu idyllique (le passif est lourd à solder...), mais le paysage s'est néanmoins considérablement éclairci.

En 2013, les budgets de la police et de la gendarmerie témoignent d'une véritable rupture avec la RGPP et sa mesure principale : la suppression

des effectifs. Je me félicite que le projet de loi de finances pour 2013 autorise la création nette de 480 emplois en faveur de la sécurité intérieure. Ces créations se répartissent entre 288 emplois pour la police et 192 pour la gendarmerie. Je suis certain que cette recrudescence d'agent saura être mise à profit pour renforcer la prévention et la présence sur le terrain.

Dans ce contexte général, quels sont les contours des budgets de la police et de la gendarmerie ?

En 2013, le programme « Police nationale » comportera 9,566 milliards d'euros en autorisations de paiement, soit une hausse de 3,2 % par rapport à 2012, et 9,503 milliards d'euros en crédits de paiement, soit une augmentation de 3,3 %.

A périmètre constant, les crédits de fonctionnement de la police reculent de 1,4 %. Il s'agit là d'une dérogation à la norme fixée par le Gouvernement en matière de dépenses de fonctionnement, ce qui traduit bien la priorité budgétaire donnée en 2013 à la sécurité. Cette priorité me paraît d'autant plus nécessaire qu'un seuil a probablement été atteint dans le domaine du fonctionnement de la police après plusieurs années de baisse continue de ces crédits. Au-delà des débats politiques que nous pouvons avoir, il s'agit là d'une réalité sur laquelle nous pouvons tous nous accorder. Dépasser ce plancher ferait peser un fort risque sur le potentiel opérationnel de cette force.

L'effort d'investissement sera en contrepartie très contraint : les autorisations d'engagement diminuent de 46,8 % et les crédits de paiement de 10,3 %.

S'agissant des dépenses de personnel et des mesures catégorielles, je m'interroge sur les effets de la prime de résultats exceptionnels, pour laquelle une enveloppe de 25 millions d'euros est ouverte. Les représentants des syndicats de police, que j'ai auditionnés au cours des dernières semaines, sont unanimes : les conditions d'attribution de cette prime sont davantage une source de démobilitation des effectifs que de motivation.

Le programme « Gendarmerie nationale » s'appuiera pour sa part, en 2013, sur 7,851 milliards d'euros en autorisations d'engagement, soit une baisse de 4,3 %, et 8,049 milliards d'euros en crédits de paiement, soit une légère progression de 1,2 %.

Comme au cours des années précédentes, le choix a été fait de « sanctuariser » les dépenses de fonctionnement courant de la gendarmerie au détriment des investissements.

Je veux en particulier attirer votre attention sur un point important : l'absence d'autorisation d'engagement pour 2013 sur le titre 6 consacré aux dépenses d'intervention. Concrètement, cela signifie qu'aucun nouveau projet de construction de caserne ne pourra intervenir avec une collectivité territoriale l'année prochaine. Cette question est un élément de préoccupation très importante, notamment en milieu rural.

S'agissant des opérations extérieures (OPEX) de la gendarmerie, ces opérations enregistrent à nouveau un surcoût : 10,7 millions d'euros. Il faut souligner qu'à elle seule, l'OPEX en Afghanistan représente un budget total de 15,6 millions d'euros (contre 17,4 millions d'euros en 2011). Nous sommes tous unanimes pour saluer l'engagement de nos gendarmes en Afghanistan.

Au-delà des trajectoires budgétaires propres à la police et à la gendarmerie, j'attire votre attention sur un certain nombre de grands enjeux financiers pour l'année à venir.

En septembre 2012, quinze ZSP ont été créées à l'initiative du ministre de l'intérieur, Manuel Valls. Elles couvrent aussi bien des zones urbaines que périurbaines ou rurales. Au total, d'ici à la fin de l'année, une cinquantaine de ZSP devrait voir le jour. Alors que le précédent Gouvernement avait largement fait la démonstration de sa difficulté à aborder de manière cohérente la question de la police de proximité, cette nouvelle initiative permettra, j'en suis sûr, de retisser le lien de confiance entre les forces de l'ordre et la population.

Par ailleurs, l'expérimentation du transfert des transfèrements de détenus à l'administration pénitentiaire, en 2011 et 2012, a mis en lumière un certain nombre de difficultés et de retards. Le processus de transfert a donc été, pour l'heure, suspendu. Les conclusions d'une mission d'inspection interministérielle sont attendues pour la fin de l'année 2012.

Je continue de déplorer vivement les investissements très coûteux réalisés dans les systèmes de vidéosurveillance, qui sont attentatoires aux libertés publiques et dont aucune étude sérieuse n'a prouvé l'efficacité en termes de sécurité publique. En 2013, c'est encore 16,5 millions d'euros pour la ville de Paris et 10 millions d'euros supplémentaires par le biais du fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD). C'est, à titre d'exemple, la somme nécessaire à la construction d'un nouveau commissariat. Je vous le demande, en cette période de contrainte budgétaire, quelles sont les priorités : les effectifs sur le terrain, l'immobilier dégradé ou les caméras de vidéosurveillance ? Pour moi, la réponse est claire, je propose un moratoire sur ce type d'investissements.

Enfin, je veux insister sur un point qui me tient à cœur : la défense et la protection de l'environnement. Il s'agit, d'une part, d'impulser une politique d'achats toujours plus éco-responsables et plus économes au sein de la police et de la gendarmerie. D'autre part, face aux défis environnementaux qui sont les nôtres, la lutte contre la délinquance environnementale doit être renforcée. Je ne vous donnerai qu'un seul chiffre, mais il est parlant : entre 2007 et 2011, le nombre de faits constatés par les services de police et de gendarmerie pour atteinte à l'environnement a très fortement augmenté : + 48,9 %. Les années à venir doivent être l'occasion du développement d'une véritable « police de l'environnement » qui soit dotée de moyens à la hauteur des enjeux de ce type d'affaires.

Pour conclure, malgré ces quelques réserves, j'observe globalement une satisfaction unanime de la part, tant des directeurs de la police et de la gendarmerie que des représentants syndicaux, vis-à-vis de la rupture avec la RGPP et la « politique du chiffre », menées par le précédent Gouvernement. La sécurité fait partie des secteurs prioritaires du nouveau Gouvernement, comme nous avons pu le constater à l'occasion de la loi de programmation de finances publiques pour 2012-2017, et le budget de cette mission pour 2013 s'en ressent, particulièrement en terme d'effectifs et de moyens de fonctionnement.

Dans ces conditions, je vous propose d'adopter les crédits proposés pour les programmes « Police nationale » et « Gendarmerie nationale ».

M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial. – Je rapporte le programme « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurité », ainsi que le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

On peut tout d'abord observer – et c'était un objectif du précédent Gouvernement – la réduction du nombre de tués sur les routes. Les résultats sont là ! Pour la première fois en 2012, on devrait être en-dessous des 4 000 tués par an, avec des facteurs de risques qui évoluent peu. L'alcool, bien sûr, sans doute la drogue, même si on manque encore un peu de statistiques, la vitesse, et toujours plus d'hommes que de femmes. Le pourcentage des 18-24 ans est lui aussi relativement stable, autour des 20 %.

D'un point de vue budgétaire, la sécurité routière repose, pour sa partie prévention et formation, sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières », qui a été transféré cette année de la mission « Ecologie » vers la mission « Sécurité » et, pour sa partie plus répressive, sur le compte d'affectation spéciale.

Les crédits du programme 207 sont globalement en diminution par rapport aux dotations inscrites en loi de finances pour 2012. Ils atteignent un peu moins de 130 millions d'euros. Les dépenses hors personnels sont en baisse de 3,8 %, tandis que les dépenses de personnels reculent de 7,1 %. Nous constatons une moindre dépense notamment au titre de la communication, même si six campagnes nationales devraient être financées en 2013. Les effectifs affectés à la sécurité s'établissent à 2 258 contre 2 286 l'année précédente. Cette évolution va dans le bon sens avec une rationalisation sur des postes de dépenses par toujours indispensables.

Le « permis à un euro par jour » semble avoir trouvé son public après un début difficile. En revanche, le système de cautions publiques reste très marginal, avec seulement 44 cautions financées entre septembre 2011 et septembre 2012. Cette situation laisse augurer d'une sur-budgétisation sur l'ensemble du dispositif. Sur cette ligne, il est prévu une dotation de 7,5 millions d'euros, sachant que seulement 2,5 millions d'euros ont été dépensés sur la période septembre 2011 – septembre 2012 et 4,5 millions d'euros l'année précédente. Je vous proposerai donc un amendement de

réduction de ces crédits de 3 millions. Un petit amendement, car les petits ruisseaux faisant les grandes rivières, on peut arriver à des montants significatifs.

Les recettes des amendes radars demeurent très dynamiques. Elles devraient dépasser 603 millions d'euros en 2012 contre un peu plus de 539 millions d'euros en 2011. Ceci résulte principalement de la densification du réseau de radars. Le tableau à la page 19 de la note de présentation présente le récapitulatif des recettes radars et hors radars. Au total, pour 2013, la prévision est de 1 666 millions d'euros, contre 1 608 l'année dernière. Vous constatez que l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) devrait percevoir 213,7 millions d'euros l'année prochaine et le Fonds interministériel de prévention de la délinquance, 35 millions d'euros. Une fois déduits ces deux prélèvements, le solde est réparti dans les cinq programmes du compte d'affectation spécial (CAS), dont un programme pour les collectivités territoriales, à raison de 160 millions d'euros pour les amendes radars et 522 millions d'euros pour les amendes hors radars.

En 2013, 114 millions d'euros seront consacrés à l'installation, au renouvellement et à la maintenance de 6 620 radars. Je me pose toujours des questions sur l'intérêt d'une maintenance préventive de ces radars par rapport à la seule maintenance curative. Le vandalisme coûte tout de même 25 millions d'euros par an. Faut-il alors poursuivre l'installation de nouveaux radars ? C'est une dépense de l'ordre de 20 millions d'euros par an.

En ce qui concerne le nouveau système informatique de gestion des droits à conduire – le permis à points –, le projet FAETON, je n'ai pas trouvé, pas plus que l'année dernière, d'étude sur le retour sur investissement de cette nouveauté. Pour 2013, ce sont près de 9 millions d'euros qui seront consacrés au développement du projet. *A priori*, il devrait toutefois permettre de sécuriser et de fiabiliser le permis à points.

Le procès-verbal électronique, le PVé, permet de générer des recettes d'amendes à la fois plus régulières et plus importantes. Il devrait être totalement déployé en 2013 pour les services de l'Etat. Les polices municipales sont par ailleurs de plus en plus nombreuses à s'en équiper.

L'année prochaine, plus de 682 millions d'euros sont inscrits sur le programme collectivités territoriales, au titre du reversement du produit des amendes radars et hors radars, soit une hausse de 3 % par rapport à 2012. Lors de l'examen en première lecture de l'article 33 du présent projet de loi de finances, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de Christian Eckert, rapporteur général, qui augmente de 160 à 170 millions d'euros le produit des amendes radars reversé aux collectivités territoriales ; il augmente également la part des amendes hors radars affectée au FIPD de 35 à 45 millions d'euros. Cette enveloppe a été majorée pour financer le déploiement de la vidéo-surveillance. J'en suis désolé pour mon co-rapporteur...

Ce que l'on peut regretter, c'est que les crédits consacrés au désendettement de l'Etat diminuent au profit de dépenses de fonctionnement.

Outre l'amendement dont je vous ai déjà parlé, je vous propose deux amendements visant à mettre fin à l'obligation d'envoyer des lettres simples au moment du retrait ou de la restitution des points. En 2013, il est prévu d'envoyer 15,5 millions de lettres pour un coût de 13,4 millions d'euros. Or l'automobiliste est déjà informé lorsqu'il reçoit l'avis de contravention. Il a également la possibilité de consulter en ligne son solde de points ou de se rendre au guichet de sa préfecture. Je pense que l'on ferait œuvre utile en supprimant l'envoi de cette lettre simple.

Pour terminer, mon attention s'est portée sur l'Agence nationale du traitement automatisé des infractions (ANTAI) dont le budget n'est pas totalement négligeable. Surtout, pour 26 équivalent temps plein (ETP), elle présente une masse salariale de 2,4 millions d'euros, soit plus de 92 000 euros par ETP et ses loyers s'élèvent à 2,5 millions d'euros pour deux implantations à Rennes et à Paris. Au cours de l'année 2013, je vous propose donc de procéder à un contrôle budgétaire consacré à cette Agence, afin d'aller plus loin dans mes investigations.

En conclusion, je vous propose trois amendements pour une réduction totale de la dépense de 16,4 millions d'euros. Ceci étant dit, le produit des amendes vient utilement participer à la politique de sécurité routière et à l'équipement des collectivités territoriales, je vous propose par conséquent d'adopter les crédits du compte spécial.

M. Gérard Larcher, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères. – Je me contenterai d'attirer votre attention sur trois points concernant la gendarmerie.

Tout d'abord, il s'agit d'une année blanche pour l'immobilier, alors qu'au minimum 300 millions d'euros sont nécessaires. Je ne fais pas référence à la gendarmerie territorialisée qui, la plupart du temps, est hébergée dans le cadre de conventions passées avec des collectivités territoriales. Je pense en revanche à la gendarmerie mobile (à Satory, à Melun...) et à ses conditions de logement pour lesquelles nous portons une responsabilité collective depuis bien longtemps. Aucun d'entre nous n'accepterait d'avoir sur nos territoires des logements sociaux dans un pareil état. Je l'ai d'ailleurs dit à Manuel Valls : nous courrons le risque de mouvements sociaux de la part des conjoints de gendarmes.

Il avait été prévu d'affecter une fraction de la vente du siège de la gendarmerie nationale, rue Saint Didier, pour couvrir une partie au moins des 300 millions d'euros nécessaires. La vente de cet immeuble est en effet estimée à environ 120 millions d'euros. Or, un texte, d'ailleurs censuré par le Conseil constitutionnel, prévoit la mobilisation du foncier de l'Etat en faveur du logement social. Il autorise l'affectation d'une partie de la valeur vénale des immeubles concernés à des programmes de logements sociaux, la décote pouvant aller jusqu'à 100 % de cette valeur. Si nous appliquons cette règle dans le cas de la rue Saint Didier, il ne restera aucun moyen pour la gendarmerie. Alors qu'on nous annonce le retour de ce texte devant le

Parlement, son réexamen doit nous permettre d'engager le début d'une programmation budgétaire indispensable pour couvrir les besoins immobiliers des gendarmes.

Le deuxième point que je souhaiterais souligner renvoie au renouvellement des blindés de la gendarmerie. Ces véhicules datent des années soixante-dix. Quand le groupement de blindés est projeté sur des théâtres d'opérations extérieures (comme en Afghanistan), des véhicules de l'armée de terre doivent être cédés ou mis à disposition. Or, ces véhicules sont sans cesse plus inadaptés, alors que leur rôle est important dans le maintien de l'ordre public.

Je veux aussi soulever la question des hélicoptères « Ecureuil » de la gendarmerie. Monoturbines, ces hélicoptères datent à peu près de la même époque que les véhicules blindés. Leur réglementation n'autorise plus le survol des zones urbaines. Or, ils sont également utilisés par la police, donc en secteur urbain, dans le cadre de la lutte contre la grande délinquance. Ainsi, leur usage contrevient à la réglementation actuelle.

Le troisième et dernier point renvoie à la réduction des crédits de formation de la Gendarmerie. Cette question est essentielle, car faire sortir plus tôt des élèves gendarmes ou gendarmes auxiliaires, ou encore ne pas assurer la formation requise pour l'emploi des nouveaux matériels, se répercute sur la qualité de notre sécurité.

Ces trois sujets me paraissent essentiels, et je veux pour conclure insister à nouveau sur la nécessité de dégager au moins 120 millions d'euros en faveur de l'immobilier de la gendarmerie. Il s'agit de donner à espérer aux personnels.

M. Jean-Vincent Placé, rapporteur spécial. – Je suis très honoré de la présence du Président Larcher pour l'examen de ces crédits et celui-ci attire en effet notre attention sur trois points importants.

S'agissant de l'immobilier, il faut rappeler que, en période estivale et dans les zones de littoral, la gendarmerie mobile est hébergée dans des hôtels, ce qui est ruineux et inadéquat. Je viens d'évoquer avec le ministre de l'égalité des territoires et du logement les relations avec France Domaine, leur complexité et la préservation du patrimoine de l'Etat. Il s'agit d'avoir une réflexion mission par mission, afin de réaliser des opérations immobilières à un prix significatif.

Je suis moins expert que le Président Larcher en matière de blindés et de matériels, mais il faut effectivement relever que même l'armée fait appel à des avions de ravitaillement américains.

Sur les crédits de formation, les directions générales de la police et de la gendarmerie se sont rapprochées pour engager des actions de mutualisation, à l'identique de ce qu'elles font dans le domaine des achats.

Je mènerai en 2013 une mission de contrôle sur les investissements de la police et de la gendarmerie. Elle devrait nous permettre d'approfondir la réflexion sur ces sujets.

M. Albéric de Montgolfier. – Comme le rapporteur spécial Jean-Vincent Placé, je veux souligner la nécessité de recentrer l'activité des policiers et des gendarmes sur leur cœur de métier.

Concernant la sécurité routière, le rapporteur spécial nous a dit que l'Assemblée nationale a porté de 160 à 170 millions d'euros le produit des amendes radars reversé aux collectivités territoriales. Or les radars automatisés sont, pour l'essentiel, installés sur le réseau départemental. Compte tenu du dynamisme de la recette, je souhaiterais que la part revenant aux collectivités territoriales progresse d'un pourcentage égal à celui constaté pour l'Etat, c'est-à-dire entre 2012 et 2013, près de 16 %.

Dans le prolongement des propos du Président Larcher, je veux rappeler que la gendarmerie percevait, jusqu'à présent, le produit des recettes de la vente de ses immeubles.

M. Francis Delattre. – S'agissant des hélicoptères, il faut aussi évoquer les exercices de survol.

Jean-Vincent Placé se félicite de la création de 480 emplois en faveur de la police et de la gendarmerie. Pour ma part, je crois que le chiffre parlant serait de rapporter ce nombre de créations à celui du total des agents. Je regrette que le rapporteur spécial ne l'ait pas fait, car ce ratio démontre qu'il n'y a aucune révolution dans la gestion des effectifs. Si l'on additionne la police, la gendarmerie, les douanes et les polices municipales, on constate que la France bat le record européen en termes de fonctionnaires dédiés à la sécurité. En particulier, la police municipale représente un fait nouveau à prendre en considération. Par ailleurs, les mutualisations entre les services doivent être développées. Quand je vois que la police et la gendarmerie utilisent encore des fichiers distincts (le Stic et Judex), je crois qu'il y a encore des progrès à faire.

A propos d'atteinte aux biens, le rapporteur spécial nous explique que la délinquance constatée aurait reculé de 2 %. Je me demande bien comment ce résultat est calculé. Je suis également surpris de constater que notre rapporteur spécial ne parle pas de la lutte contre l'économie souterraine, alors que ce phénomène est très important en milieu urbain. Où en sont les groupes d'intervention régionale (GIR) ? Des quartiers entiers passent sous le contrôle de mafias.

Je m'interroge également sur l'absence, dans les propos du rapporteur spécial, de considération relative au déséquilibre des effectifs entre la Préfecture de police de Paris et les départements de la grande couronne parisienne.

Enfin, je veux rappeler les résultats de la surveillance vidéo, notamment au niveau des distributeurs de billets où les personnes âgées se

faisaient auparavant agresser. L'efficacité de la vidéoprotection répond en particulier à la discontinuité des territoires urbains, rendant difficile l'action des forces de sécurité. Dans ce contexte les caméras représentent un moyen de prévention.

A l'issue de ces observations, vous comprendrez donc, chers collègues, que je vote contre le budget de cette mission.

Mme Michèle André. – Le permis FAETON – cette question est en bordure du rapport sur la mission AGTE – devrait se mettre en place dans les temps, mais ce projet s'inscrit dans le temps long. J'ai une question, qui peut paraître un détail, mais qui complique la vie des femmes. Les avis de contravention et les autres lettres sont adressés sous le nom de jeune fille, que, bien souvent, les personnes concernées n'indiquent plus sur leurs boîtes aux lettres. Elles ne savent donc pas qu'elles ont perdu des points. Je crois que, s'agissant des lettres, il faut rester prudent : tout le monde n'est pas nécessairement « connecté » et le courrier reste un moyen de communication fiable.

Un autre sujet, dont j'ai parlé avec le secrétaire général du ministère de l'Intérieur, mérite également attention. Les véhicules de secours se font régulièrement « flashés ». Or ils ne sont pas reconnus par le système, ce qui génère des complications administratives pour expliquer qu'il s'agit de véhicules en service. La réponse que l'on m'a apportée ne m'a pas convaincu. J'envisage d'ailleurs d'effectuer un déplacement à Rennes, là où se trouve le Centre national de traitement des infractions.

Notre collègue Delattre relativise les créations de postes en faveur de la mission « Sécurité » pour 2013, mais elles constituent cependant une inversion de tendance appréciable. Le ministère de l'intérieur a fait des efforts conséquents pour redéployer des effectifs des préfectures vers la police et la gendarmerie.

M. Philippe Marini, président. – Merci, chère collègue, de votre intervention qui a même permis, sur la question des effectifs, d'apporter une réponse qu'aurait pu faire le rapporteur spécial.

M. Yannick Botrel. – Dans le prolongement du président Larcher, je voudrais revenir sur l'hébergement des gendarmes. Car le problème ne concerne pas seulement les grands casernements, la gendarmerie départementale elle aussi est affectée. J'avais d'ailleurs écrit aux précédents ministres de l'intérieur, MM. Hortefeux et Guéant, à ce sujet. Il existe une grande diversité de situations, allant de « syndicats » de gendarmeries en matière immobilière, jusqu'à la prise en charge de ces dossiers par des offices publics HLM. Nombre de ces offices accepteraient d'ailleurs de mener des opérations de restructuration du parc immobilier de la gendarmerie, mais c'est cette dernière qui est réticente du fait de l'augmentation des loyers qui en découlerait. Des retards sont donc pris au détriment des familles. Le ministre Manuel Valls s'est dit sensibilisé à la question, mais il n'est pas inutile d'y insister à l'occasion de l'examen des crédits de cette mission. Du fait de la

dégradation de leurs conditions de logement, les gendarmes ne veulent plus être affectés sur certains territoires.

M. François Fortassin. – La gendarmerie joue un rôle important dans les zones rurales. Son efficacité, notamment dans le domaine du renseignement, a longtemps tenu à la relation étroite qu'elle entretenait avec les élus. Je regrette que cette proximité ait disparu du fait du temps passé dans les bureaux pour faire des rapports.

M. Philippe Marini, président. – C'est bien le problème de l'organisation et de la centralisation des moyens que vous évoquez là, cher collègue !

M. Jean Arthuis. – Je remercie les deux rapporteurs spéciaux et les félicite pour la qualité de leurs analyses. Je voudrais pour ma part avoir des éclaircissements sur le temps de travail des policiers et des gendarmes. Comment est géré ce temps ? Est-il suffisant ? Comment se répartit-il entre les missions de prévention et de surveillance ?

Sur les investissements, quelle est désormais la ligne du ministère de l'intérieur entre la maîtrise d'ouvrage directe par l'Etat, les partenariats public-privé (PPP) et les baux emphytéotiques administratifs (BEA) ?

- Présidence de M. Albéric de Montgolfier, vice-président -

Mme Marie-France Beaufile. – On a parlé de police municipale, mais celle-ci ne doit pas être un supplétif de la police nationale. En outre, la prévention ne passe pas par la vidéosurveillance. C'est la connaissance de la population par la gendarmerie qui a longtemps empêché les jeunes de tomber dans la délinquance. La police de proximité aurait dû être maintenue avec des effectifs adaptés.

Notre collègue Delattre parle du commerce parallèle, mais je veux rappeler que le premier facteur de cette délinquance réside dans la dégradation des conditions de vie et du pouvoir d'achat.

Je rejoins ce que disait à l'instant Michèle André. Il faut être prudent sur la question des lettres adressées en cas de retrait de points. Une personne dont je suis le dossier depuis plusieurs années a perdu son permis – et donc son travail puisqu'il était chauffeur routier – faute d'avoir reçu en temps et en heure les courriers de l'administration.

M. Éric Doligé. – Le logement est déterminant en matière de présence des gendarmes sur le terrain. A cet égard, j'aimerais savoir comment sont calculées les unités de logement pour les gendarmes. Souvent, quand elles ne sont pas suffisantes, ce sont les collectivités locales qui doivent compenser la différence. Qui plus est, les délinquants sont parfois logés dans de meilleures conditions que les gendarmes.

Le recours aux BEA a permis d'apporter certaines réponses aux problèmes posés par la construction de nouvelles casernes. Mais il faut

effectivement reconnaître que nos gendarmes sont parfois hébergés dans des conditions où personnes d'autre n'accepterait d'être.

M. Jean Germain. – Il faut se féliciter de la création des ZSP. Il faudra en suivre les résultats, mais elles apportent d'ores et déjà des réponses aux questions posées par l'évolution du lien entre la police et la population. Elles s'inscrivent également dans la recherche de proximité évoquée et elles permettent d'approfondir, dans les zones d'agglomération, la coopération entre la police et la gendarmerie.

Concernant la vidéo, il ne faut pas être dans un débat théologique. Elle a des résultats divers selon les lieux où elle est implantée. Aussi, l'installation des caméras doit être ciblée, permettre une remontée des images centralisée et s'appuyer sur une bonne liaison avec la police. Il y a bien une évaluation de cette technologie, mais elle a été menée en Grande-Bretagne il y a quatre ans. Dans nos communes, certaines études ont été réalisées par des cabinets spécialisés ou des universitaires. Il ne faut pas attendre des caméras qu'elles règlent tous les problèmes, mais on ne peut pas dire non plus qu'elles n'en règlent aucun. Notre rapporteur spécial sait d'ailleurs qu'un tel système a été installé dans les transports en commun d'Ile-de-France. Les résultats en ont été suffisamment positifs pour que désormais tous les tramways en soient systématiquement équipés.

M. Yvon Collin. – Je remercie les deux rapporteurs spéciaux. La police et la gendarmerie sont désormais entrées dans la culture de l'évaluation mais, précisément, la complémentarité de ces deux forces est-elle mesurée ?

Je veux aussi insister sur les conditions de logement indignes qui sont faites à des fonctionnaires dont le travail est pourtant difficile.

Enfin, sur les radars, j'ai bien noté que notre rapporteur spécial ne souhaite pas poursuivre l'installation de nouveaux dispositifs. Peut-il développer les raisons qui sous-tendent son analyse ? Le radar reste une arme de dissuasion et une source de recettes.

M. Jean-Vincent Placé, rapporteur spécial. – – Le grand nombre de questions posées montre l'intérêt que vous portez aux sujets de sécurité, mes chers collègues, et je m'en félicite.

Pour répondre à Albéric de Montgolfier, et sur le recentrage nécessaire des activités sur le cœur de métier, je suis moi-même surpris par les effectifs mobilisés sur les fonctions support (informatique, ressources humaines, ...). Il y a probablement là une question à creuser.

Comme beaucoup d'élus d'Ile-de-France, Francis Delattre s'est interrogé sur le nombre de policiers à Paris et dans les départements voisins. Il faut savoir par exemple qu'en Seine-Saint-Denis, les soirs de match au Grand stade, 95 agents sont mobilisés autour de l'enceinte. Pendant ce temps, d'autres communes sont démunies. Le directeur général de la police nationale, Claude Balland, est sensible à cette question. Il faut faire revenir les agents sur le terrain et, qui plus est, les plus expérimentés d'entre eux.

A propos des créations de postes, 9 269 emplois ont été supprimés entre 2009 et 2012. En 2013, avec 480 effectifs supplémentaires, on arrête cette tendance à la baisse. Si la RGPP avait été poursuivie, on aurait à nouveau perdu un millier de policiers et de gendarmes. Je dois dire que les syndicats que j'ai reçus m'ont exprimé leur satisfaction, y compris Alliance.

Concernant la réduction des coûts au sein de la police et de la gendarmerie grâce à des mutualisations, un rapport est en cours au ministère de l'intérieur. Mais on peut d'ores et déjà dire que des résultats substantiels ont été obtenus.

S'agissant de la performance en matière de lutte contre les atteintes aux biens, je veux simplement répondre à Francis Delattre que ces statistiques sont tirées du projet annuel de performances de la mission « Sécurité ». Pour combattre l'économie souterraine, je ne suis pas opposé aux GIR, je crois qu'il y a avantage à fédérer l'ensemble des administrations. Je ne suis pas sûr que les ZSP soient une idée « géniale », mais elles répondent en tout cas à la préoccupation d'accroître la présence sur le terrain.

Concernant l'hébergement des gendarmes, le directeur général de la gendarmerie nationale, le général Mignaud, y est également sensible et je m'en suis longuement entretenu avec lui. Il m'a même cité des cas où les conditions sanitaires sont plus que limite.

A propos des BEA, l'Etat a besoin de sources de financement et il est allé en chercher auprès des collectivités territoriales. Je n'ai pas de position idéologique en la matière et je relève que le Garde des Sceaux, Christiane Taubira, a décidé de ne plus recourir à la formule des PPP pour les prisons. Je crois qu'il faut regarder l'impact budgétaire de ces montages.

A la suite de l'intervention de notre collègue François Fortassin, je comprends que, dans les Hautes-Pyrénées, on regrette le manque de proximité de la police et de la gendarmerie. Il est vrai que le bon sens est parfois éloigné de la techno-structure.

Je veux répondre à notre collègue Jean Arthuis qu'en matière de temps de travail, on n'économise pas son temps dans la police et dans la gendarmerie. Ceci pose un gros problème puisqu'il faut bien récupérer les heures. Au final, on me dit que certains départs en retraite sont ainsi anticipés de six à neuf mois afin de permettre cette récupération. Ce constat interpelle non seulement en matière de gestion du temps de travail, mais aussi d'organisation de nos forces de sécurité de santé de nos agents.

Je reprends à mon compte les observations de Marie-France Beaufiles.

Eric Doligé s'inquiète des critères utilisés pour définir les moyens mis en œuvre dans le domaine immobilier de la gendarmerie. Hélas, on n'en est plus à se préoccuper des critères, puisqu'il s'agit désormais simplement de répondre aux urgences. On gère la pénurie.

Je suis d'accord avec Jean Germain s'agissant des ZSP. Je constate en outre que le débat que nous avons eu ici même en 2011 sur la vidéosurveillance commence à produire ses fruits puisque nos positions tendent à se rapprocher. Ceci est d'ailleurs assez logique puisque la contrainte financière amène à réviser certaines options.

Notre collègue Yvon Collin s'interroge sur l'évaluation des forces de sécurité. C'est effectivement un des vrais enjeux du ministère aujourd'hui. Il s'agit de trouver d'autres moyens que la politique du chiffre pour évaluer la police et la gendarmerie.

En conclusion, je me réjouis de la qualité de nos débats et je répercuterai fidèlement auprès du ministre, ainsi que des responsables de la police et de la gendarmerie, nos échanges.

M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial. – Albéric de Montgolfier a suggéré d'augmenter le reversement des recettes radars aux collectivités territoriales. Page 29 de la note de présentation, vous trouverez un extrait de l'intervention du président Gilles Carrez, lors de l'examen des crédits du compte spécial à l'Assemblée nationale. Il montre que la répartition des amendes entre l'Etat et les collectivités territoriales a obéi à une négociation subtile et difficile. S'agissant des produits des amendes hors radars, la répartition 53/47 a été actée. Pour les amendes radars, le montant reversé est de 160 millions d'euros, peut-être bientôt 170, mais le reste sert à financer le fonctionnement des radars ou bien l'AFITF. Les dépenses de fonctionnement ont augmenté, ce qui limite la marge de manœuvre pour reverser plus aux collectivités.

En ce qui concerne les questions de Michèle André sur les noms de jeune fille, c'est malheureusement un sujet qui revient régulièrement, au-delà même de la problématique des avis de contravention. Le fait de voter mon amendement qui prévoit la suppression des lettres permettrait d'y mettre fin. Il resterait toutefois entier pour l'envoi des avis de contravention.

J'ajoute, en réponse au cas cité par Marie-France Beauvils, que les lettres arrivent souvent avec un décalage important et finalement elles ne servent à rien. En l'espèce, la personne a perdu son permis et son travail. Sur l'avis de contravention, on peut tout à fait indiquer les moyens pour les contrevenants de se renseigner. Nos concitoyens disposeraient de l'information et nous pourrions économiser 13,4 millions d'euros.

S'agissant des véhicules d'urgence, je n'ai pas la réponse technique, mais je ne suis pas sûr que nos radars soient suffisamment intelligents pour les identifier.

Pour répondre à la dernière question d'Yvon Collin, je pense que l'on peut aller vers des radars plus intelligents. Le problème n'est pas le nombre. Après, nous devons regarder le rapport entre l'investissement et le résultat, c'est-à-dire la baisse du nombre de tués sur les routes. Je ne dis pas qu'il faut réduire tout de suite le nombre de radars mais nous devons garder à l'esprit

que nous arriverons à un seuil. Les radars, certes produisent des recettes, mais ils sont avant tout destinés à améliorer la sécurité routière et à limiter la vitesse. Ils ont bien rempli leur rôle jusqu'à présent, mais, à un moment, l'investissement supplémentaire ne sera plus pertinent.

Sur proposition de M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial, la commission adopte trois amendements :

- le premier réduisant de 3 millions d'euros les crédits du programme 207 « Sécurité et éducation routières », afin de prendre en compte le risque de surbudgétisation du dispositif « permis à un euro par jour » ;

- le deuxième insérant un article rattaché afin de supprimer la disposition du code de la route selon laquelle le retrait de points de permis de conduits est porté à la connaissance de l'intéressé par lettre simple ;

- le troisième tirant les conséquences budgétaires du précédent au sein du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

En conséquence, la commission décide de proposer au Sénat l'adoption des crédits de la mission « Sécurité » et de ceux du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » ainsi modifiés. Elle décide également de proposer au Sénat l'adoption d'un amendement portant article additionnel après l'article 72 du projet de loi de finances pour 2013 et de le rattacher à l'examen de ce compte spécial.

*

* *

Réunie à nouveau le jeudi 22 novembre 2012, sous la présidence de M. Philippe Marini, président, la commission, après avoir pris acte des modifications apportées par l'Assemblée nationale, a confirmé sa décision de proposer au Sénat l'adoption des crédits de la mission et du compte spécial tels que modifiés par ses amendements, ainsi que l'adoption d'un amendement portant article additionnel après l'article 72.