

PLF 2015 - EXTRAIT DU BLEU BUDGÉTAIRE DE LA MISSION : SÉCURITÉS

Version du 07/10/2014 à 08:44:20

PROGRAMME 207 :
SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES

MINISTRE CONCERNÉ : BERNARD CAZENEUVE, MINISTRE DE L'INTERIEUR

TABLE DES MATIÈRES

Présentation stratégique du projet annuel de performances	2
Objectifs et indicateurs de performance	4
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	8
Justification au premier euro	11
Analyse des coûts du programme et des actions	21

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Jean-Robert LOPEZ

Délégué à la sécurité et à la circulation routières

Responsable du programme n° 207 : Sécurité et éducation routières

Le programme 207 a pour finalité de lutter contre l'insécurité routière et de réduire ainsi le nombre de personnes tuées et blessées sur les routes de France. Il répond ainsi à plusieurs enjeux :

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche ;
- un enjeu social lié à la disparition d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes ;
- un enjeu économique, la charge financière de l'insécurité routière étant estimée à 22,9 milliards d'euros en 2012.

Le délégué à la sécurité et à la circulation routières, responsable du programme 207, est le chef de file de l'action des différents services de l'État dans leur lutte contre l'insécurité routière. L'action de l'État en la matière, qui est décrite dans un document de politique transversale spécifique, s'inscrit dans les orientations fixées par le comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Ces orientations visent trois déterminants fondamentaux de l'insécurité routière : le conducteur, la route et le véhicule.

Le programme 207 sert ainsi de cadre aux actions menées par l'État et ses partenaires qui ont permis de sauver 36 000 vies entre 2000 et 2013. La politique publique menée ces dix dernières années en matière de sécurité routière sera intensifiée en 2015 afin d'atteindre le nouvel objectif fixé par le Gouvernement visant à ne pas déplorer plus de 2 000 victimes sur les routes à la fin de la décennie. Cet objectif a été fixé à l'occasion de la relance des travaux du conseil national de la sécurité routière (CNSR), instance de concertation chargée d'impulser de nouvelles orientations et axes de travail afin d'œuvrer à la diminution de la mortalité sur les routes.

L'analyse de l'accidentalité routière appelle, en 2015, des interventions particulièrement ciblées sur les thématiques suivantes : les jeunes et l'éducation routière, la lutte contre les excès de vitesse, l'alcoolémie et les stupéfiants sur la route, la sécurité des deux-roues motorisés.

Concernant les jeunes et l'éducation routière, la politique de prévention et de formation menée ces dernières années auprès des 18-24 ans sera poursuivie et accentuée en 2015 dans le cadre de la réforme du permis de conduire annoncée en juin 2014 par le ministre de l'intérieur.

Pour cela, des actions de sensibilisation seront notamment menées et développées en partenariat avec les équipes éducatives du primaire au lycée. Une attestation scolaire de sécurité routière de niveau 3 sera ainsi créée en 2015 pour les élèves des classes de seconde.

La conduite accompagnée sera promue, et, par ailleurs, afin de réduire les délais d'obtention du permis de conduire et donc son coût, une réorganisation en profondeur du service public du permis de conduire sera menée en 2015. Cette réorganisation portera, notamment, sur les examens théoriques et une partie des examens du groupe lourd qui seront confiés à des partenaires agréés. L'activité des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sera ainsi recentrée sur les examens du permis B pour répondre aux besoins croissants des usagers.

La lutte contre l'alcool et les stupéfiants, qui constituent l'une des premières causes de mortalité sur la route, sera poursuivie. Les campagnes de communication et d'information à destination du grand public seront pérennisées avec, comme leviers, l'implication collective et le contrôle social afin de modifier les comportements. Des actions seront de nouveau organisées, comme chaque année, à l'occasion de manifestations festives rassemblant un jeune public.

Enfin, le bilan de l'accidentalité des deux-roues motorisés, qui représentent 23 % de la mortalité routière pour seulement 2 % du trafic justifie l'intensification des actions de sensibilisation dans ce domaine. La politique menée en faveur de la sécurité des deux-roues motorisés a été complétée, au plan juridique, par l'instauration en janvier 2013 de nouvelles catégories de permis de conduire pour les cyclomoteurs (AM) et les motocyclettes de moyenne cylindrée (A2), mesures qui feront l'objet prochainement d'un premier retour d'expérience en terme d'efficacité.

Le programme 207 est structuré en trois actions :

- l'action n° 01 « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme » porte les crédits nécessaires à la réalisation d'études et d'expérimentations concernant les risques relatifs à l'insécurité routière, la diffusion de l'information et des recommandations utiles vers le public ainsi que l'évaluation de l'efficacité des actions menées ;
- l'action n° 02 « Démarches interministérielles et communication » regroupe les crédits de communication vers le public par des actions de sensibilisation et de mobilisation, d'animation et d'évaluation de la politique interministérielle de sécurité routière et de pilotage des évolutions de la réglementation routière ;
- l'action n° 03 « Éducation routière » permet le financement de la formation à la sécurité routière pour l'ensemble de nos concitoyens (épreuves du permis de conduire, permis probatoire, enseignements et attestations délivrés en milieu scolaire ...).

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

■ OBJECTIF 1	Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes
INDICATEUR 1.1	Nombre annuel des tués (France métropolitaine et départements d'outre-mer)
■ OBJECTIF 2	Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie
INDICATEUR 2.1	Délai d'attente moyen annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B (du point de vue de l'utilisateur) (nouvel indicateur)
INDICATEUR 2.2	Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière
INDICATEUR 2.3	Taux de conducteurs novices parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

Dans le cadre de la rationalisation des indicateurs des programmes, l'indicateur "caractérisation de la mortalité routière selon des catégories d'usagers de la route" a été supprimé. Par ailleurs, le sous-indicateur "nombre de tués à 30 jours en métropole et départements d'outre-mer" a été supprimé, car les déterminants des traitements statistiques sont différents entre la métropole et les DOM, c'est la raison pour laquelle les 2 autres sous-indicateurs sont séparés.

OBJECTIF n° 1 : Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes

Cet objectif traduit la performance globale de la politique de sécurité routière. Il n'est pas spécifique au programme 207 et structure l'action de l'État, de ses partenaires et de la société civile dans la lutte contre l'insécurité routière.

L'indicateur retenu est le nombre annuel de personnes décédées dans les 30 jours suivant leur accident.

Cet indicateur de l'accidentalité en métropole et outre-mer constitue l'indicateur de suivi de l'efficacité de la politique de sécurité routière. Il est conforme à celui de l'Union européenne.

INDICATEUR 1.1 : Nombre annuel des tués (France métropolitaine et départements d'outre-mer)

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Nombre annuel des tués (France métropolitaine)	Nombre	3 653	3 268	<3 200	3200	3000	2400
Nombre annuel des tués (Départements d'outre-mer)	Nombre	189	160	<135	150	140	116

Précisions méthodologiques

Source des données : Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)

Mode de calcul :

Tout accident corporel de la circulation routière doit faire l'objet d'un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC), rempli par le service de police ou de gendarmerie compétent géographiquement. Les BAAC, centralisés par les services de la police et de la gendarmerie nationale, sont ensuite envoyés à l'ONISR pour de nouveaux contrôles « qualité » s'ajoutant à ceux déjà intégrés aux logiciels de saisie utilisés par les forces de l'ordre.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La cible et la prévision sont estimées par déclinaison de l'objectif fixé par le Gouvernement de réduire à moins de 2 000 le nombre de personnes tuées sur les routes à l'horizon 2020.

OBJECTIF n° 2 : Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie

L'enjeu est de créer les conditions favorables à l'obtention du permis de conduire par la mise en œuvre :

- de la réduction des délais d'attente entre deux présentations aux examens du permis de conduire ;
- d'une éducation en milieu scolaire et d'une formation par les écoles de conduite mieux adaptées ;
- d'une meilleure qualité d'accueil des candidats.

L'objectif est également d'augmenter le taux de réussite des candidats dès la première présentation à l'examen du permis de conduire, traduisant une amélioration de la qualité de la formation avec, pour conséquence, une diminution significative de la sinistralité des conducteurs novices mais également un coût maîtrisé de l'examen pour les candidats.

Les leviers d'actions sont :

- le recentrage de l'activité des IPCSR sur les examens pratiques de la catégorie B ;
- la mise en œuvre, par les enseignants de la conduite, d'un programme national de formation rénové ;
- le développement de la conduite accompagnée ;
- la formation continue des examinateurs (inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière) ;
- l'harmonisation des pratiques d'évaluation des examinateurs.

Les indicateurs retenus sont :

- le délai d'attente moyen annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B ;
- le coût unitaire d'obtention d'un permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière.

INDICATEUR 2.1 : Délai d'attente moyen annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B (du point de vue de l'usager) (nouvel indicateur)

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Délai d'attente moyen annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B	jours calendaires	85,7	98	86	93	60	45

Précisions méthodologiques

Source et analyse des données : ministère de l'intérieur – délégation à la sécurité et à la circulation routières.

Les dates d'examens pratiques sont saisies par les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) dans l'application métier AURIGE.

Valeurs pour 2012 et 2013 : valeurs de référence calculées sur une année entière.

Prévisions pour 2014 et 2015 : valeurs calculées en prenant en compte l'évolution attendue du stock de candidats en attente de passer l'examen B.

Mode de calcul :

Sont pris en compte pour le calcul de l'indicateur annuel, les délais moyens mensuels d'attente entre la première et la deuxième présentation à l'épreuve pratique B du permis de conduire, en nombre de jours calendaires, calculés de la manière suivante :

- pour un mois M considéré d'une année N, il s'agit du délai moyen d'attente des candidats se présentant pour la deuxième fois à l'épreuve pratique du permis B au cours de ce mois M et ayant échoué à leur première présentation au plus tôt une année avant ce mois M (mois M-1 de l'année N-1) ;
- l'indicateur annuel est la moyenne, pondérée par le nombre de candidats pris en compte, des douze délais mensuels d'une année civile.

Par construction, l'indicateur ne prend pas en compte les délais supérieurs à une année, étant considéré qu'au-delà de ce délai, le candidat ne peut qu'avoir fait le choix délibéré de ne pas se représenter immédiatement.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La réduction des délais de passage du permis de conduire B constitue l'un des objectifs majeurs de la réforme du permis de conduire annoncée par le ministre de l'intérieur le 13 juin 2014.

Ce délai doit être ramené à 45 jours à l'horizon 2016 et maintenu les années suivantes.

Pour atteindre cet objectif, plusieurs mesures seront mises en place, notamment le passage de 12 à 13 examens B par jour pour un inspecteur (été 2014) et l'externalisation des examens ETG (épreuve théorique générale) et permis du groupe lourd (été 2015).

Ces mesures devraient permettre de réduire significativement les délais d'attente dès 2015 et d'atteindre l'objectif de 45 jours en 2016.

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

INDICATEUR 2.2 : Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/ permis	61,5	64,5	62,6	63,0	53,7	50,0

Précisions méthodologiques

Source des données : ministère de l'intérieur – délégation à la sécurité et à la circulation routière, à partir des résultats d'une enquête menée auprès des services déconcentrés.

Mode de calcul :

Cet indicateur permet d'apprécier le coût unitaire d'obtention du permis de conduire calculé sur la base des déterminants suivants :

Coût unitaire = Coût total / Nombre de permis

Le coût total intègre la masse salariale (hors postes vacants) correspondant aux activités d'examen (avec CAS Pensions) imputée, à compter de 2015, sur le programme 216, ainsi que les frais de déplacement, de fonctionnement et de formation initiale et continue qui pour leur part continuent de relever du programme 207.

Le nombre de permis inclut les permis moto, poids lourds et permis B délivrés suite aux examens pratiques.

Le tableau ci-dessous présente les valeurs connues et prévisionnelles permettant le calcul de l'indicateur 2.2 « hors postes vacants » :

	Intitulé	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Coût total d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€ (C) = (1)+(2)+(3)	59 537 070 €	60 209 566 €	62 081 000 €	60 756 000 €	61 783 000 €	63 518 000 €
Masse salariale correspondant aux activités d'examens hors CAS Pensions	(1)	34 017 050 €	33 938 878 €	34 506 000 €	34 481 000 €	35 157 000 €	36 435 000 €
Masse salariale correspondant aux activités d'examens – part CAS Pensions	(2)	15 295 290 €	15 785 960 €	16 850 000 €	15 975 000 €	16 226 000 €	16 683 000 €
Frais de fonctionnement	(3)	10 224 730 €	10 484 728 €	10 725 000 €	10 300 000 €	10 400 000 €	10 400 000 €
Nombre de permis délivrés par l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	(N) = Nombre de permis	968 356	933 937	992 000	965 000	1 150 000	1 270 000
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/ Permis (U) = (C) / (N)	61,5 €	64,5 €	62,6 €	63,0 €	53,7 €	50,0 €

Les données 2013 ont été consolidées avec les dernières valeurs connues et divergent légèrement de celles figurant au RAP 2013.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les quatre variables de cet indicateur sont les suivantes :

- nombre de permis délivrés ;
- les crédits de fonctionnement consacrés à l'organisation des examens ;
- la masse salariale liée à l'activité « Examens du permis de conduire » hors CAS Pensions ;
- la part du CAS Pensions de la masse salariale liée à l'activité « Examens du permis de conduire » imputée jusqu'en 2014 sur le programme 207 mais relevant, à compter de 2015, du programme 216.

La DSCR se fixe comme objectif sur la période 2015-2017 de maîtriser les dépenses de fonctionnement et de personnel hors CAS Pensions consacrées à l'activité « Examens » (l'évolution de la part « CAS Pensions » étant difficilement prévisible).

Sur la même période, les mesures de la réforme du permis de conduire annoncées par le ministre de l'intérieur en juin 2014 visent à permettre de recentrer l'activité des personnels de l'éducation routière sur les examens pratiques de la catégorie B pour réduire significativement les délais d'attente d'une place d'examen notamment après un échec. L'objectif est d'augmenter le nombre de permis délivrés.

La stabilisation des dépenses et l'augmentation du nombre de permis délivrés doivent ainsi permettre de baisser de manière substantielle la valeur de cet indicateur pour atteindre les 50 € à l'horizon 2017.

INDICATEUR 2.3 : Taux de conducteurs novices parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Taux des conducteurs ayant leur permis depuis moins d'un an parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel	%	10,4	9,5	<9,7	<9,7	<9,5	<9
Taux des conducteurs ayant leur permis depuis moins de deux ans parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel	%	17,7	17,1	<17,4	<17,4	<17,1	<16,2
Taux des conducteurs ayant leur permis depuis moins de trois ans parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel	%	24,1	23,3	<24,1	<24,1	<23,6	<22,3

Précisions méthodologiques

Source des données : observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Mode de calcul :

Le calcul a été effectué pour l'ensemble des conducteurs de voitures de tourisme impliqués dans un accident corporel, en considérant l'ancienneté de leur permis au moment de l'accident, ceci pour la France entière (DOM inclus). Les conducteurs sans permis et les conducteurs dont la date d'obtention du permis n'est pas renseignée ne sont pas pris en compte.

Le suivi de cet indicateur est réalisé pour un an, deux ans et trois ans d'ancienneté du permis en vue d'un meilleur suivi de l'accidentalité des conducteurs novices dont la diminution est une priorité en matière de sécurité routière.

Les données 2013 ont été consolidées par rapport à celles figurant au RAP 2013.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les mesures engagées dans le cadre de la réforme du permis de conduire, notamment la mise en place d'une sensibilisation systématique à la sécurité routière au lycée, les nouvelles épreuves théoriques à l'examen du permis de conduire et le développement de la conduite accompagnée auront un effet progressif faisant baisser l'accidentalité des conducteurs novices.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2015 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2015 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2015	FDC et ADP attendus en 2015
01	Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	1 944 000		1 360 000	3 304 000	
02	Démarches interministérielles et communication	15 470 000		4 498 000	19 968 000	100 000
03	Éducation routière	13 222 000	3 300 000	5 050 000	21 572 000	
Total		30 636 000	3 300 000	10 908 000	44 844 000	100 000

2015 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2015	FDC et ADP attendus en 2015
01	Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	1 944 000		1 360 000	3 304 000	
02	Démarches interministérielles et communication	15 470 000		4 498 000	19 968 000	100 000
03	Éducation routière	13 222 000	3 300 000	5 050 000	21 572 000	
Total		30 636 000	3 300 000	10 908 000	44 844 000	100 000

2014 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE RETRAITÉE)

2014 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2014	Prévisions FDC et ADP 2014
01	Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	2 903 713		1 210 000	4 113 713	
02	Démarches interministérielles et communication	15 232 000		4 668 000	19 900 000	
03	Éducation routière	13 115 000	3 800 000	6 777 500	23 692 500	
Total		31 250 713	3 800 000	12 655 500	47 706 213	

2014 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2014	Prévisions FDC et ADP 2014
01	Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	2 903 713		1 210 000	4 113 713	
02	Démarches interministérielles et communication	15 232 000		4 668 000	19 900 000	
03	Éducation routière	13 115 000	3 800 000	6 777 500	23 692 500	
Total		31 250 713	3 800 000	12 655 500	47 706 213	

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2014	Demandées pour 2015	Ouverts en LFI pour 2014	Demandés pour 2015
Titre 3. Dépenses de fonctionnement	31 250 713	30 636 000	31 250 713	30 636 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	31 250 713	30 636 000	31 250 713	30 636 000
Titre 5. Dépenses d'investissement	3 800 000	3 300 000	3 800 000	3 300 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 800 000	2 600 000	3 800 000	2 600 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		700 000		700 000
Titre 6. Dépenses d'intervention	12 655 500	10 908 000	12 655 500	10 908 000
Transferts aux ménages	6 475 000	5 050 000	6 475 000	5 050 000
Transferts aux entreprises	706 000	500 000	706 000	500 000
Transferts aux collectivités territoriales	750 000	500 000	750 000	500 000
Transferts aux autres collectivités	4 724 500	4 858 000	4 724 500	4 858 000
Total hors FDC et ADP prévus	47 706 213	44 844 000	47 706 213	44 844 000
FDC et ADP prévus		100 000		100 000
Total y.c. FDC et ADP prévus	47 706 213	44 944 000	47 706 213	44 944 000

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action / sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 Observation, prospective, réglementation et soutien au programme		3 304 000	3 304 000		3 304 000	3 304 000
02 Démarches interministérielles et communication		19 968 000	19 968 000		19 968 000	19 968 000
03 Éducation routière		21 572 000	21 572 000		21 572 000	21 572 000
Total		44 844 000	44 844 000		44 844 000	44 844 000

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

MODIFICATIONS DE MAQUETTE

Programmes 2014	LFI 2014 non retraitée		LFI 2014 retraitée		Programmes 2015
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	
207 / Sécurité et éducation routières	80 894 568	80 894 568	81 632 313	81 632 313	216 / Conduite et pilotage des politiques de l'Intérieur
Total	80 894 568	80 894 568	81 632 313	81 632 313	

A l'occasion du rattachement de la politique de sécurité et d'éducation routières (SER) au ministère de l'intérieur, l'ensemble des crédits et des emplois correspondants au programme 207 sont transférés au programme 216. Une action dédiée du programme 216 accueille le titre 2 SER, ce qui permet de le suivre spécifiquement dans les documents budgétaires. Cette mesure intègre également le transfert des crédits des vacations commissions médicales pour le brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER) pour le titre 2.

SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2014

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2013 (RAP 2013)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2013 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2013	AE LFI 2014 + reports 2013 vers 2014 + prévision de FDC et ADP +LFR-I 2014	CP LFI 2014 + reports 2013 vers 2014 + prévision de FDC et ADP +LFR-I 2014	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2014
8 120 384		47 776 843	46 793 316	9 103 911

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP au-delà de 2017
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2014	CP demandés sur AE antérieures à 2015 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2016 sur AE antérieures à 2015	Estimation des CP 2017 sur AE antérieures à 2015	Estimation des CP au-delà de 2017 sur AE antérieures à 2015
9 103 911	9 103 911 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2015 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2015 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2016 sur AE nouvelles en 2015	Estimation des CP 2017 sur AE nouvelles en 2015	Estimation des CP au-delà de 2017 sur AE nouvelles en 2015
44 844 000 100 000	35 740 089 100 000	9 103 911	0	0
Totaux	44 944 000	9 103 911	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2015

CP 2015 demandés sur AE nouvelles en 2015 / AE 2015	CP 2016 sur AE nouvelles en 2015 / AE 2015	CP 2017 sur AE nouvelles en 2015 / AE 2015	CP au-delà de 2017 sur AE nouvelles en 2015 / AE 2015
79,7 %	20,3 %	0 %	0 %

Les restes à payer au 31/12/2014 seront intégralement réglés en 2015. Ces engagements concernent principalement des dépenses de communication et des investissements dans les centres d'éducation routière.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 01

7,4 %



Observation, prospective, réglementation et soutien au programme

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2015
Autorisations d'engagement		3 304 000	3 304 000	
Crédits de paiement		3 304 000	3 304 000	

La politique de sécurité routière requiert :

- de mener des études et des expérimentations afin de connaître et mieux appréhender les risques relatifs à l'insécurité routière. Plus précisément, l'amélioration des conditions de sécurité se fonde sur le résultat des analyses des accidents et sur des études dans des domaines tels que la conception des véhicules ou le comportement des usagers ;
- de diffuser toutes les informations et recommandations utiles susceptibles d'améliorer la connaissance des risques routiers et d'en réduire les effets par la modification des comportements ;
- d'évaluer l'efficacité des différentes actions contre l'insécurité routière.

Les études et les expertises réalisées ainsi que les dispositions réglementaires produites relèvent principalement des trois thèmes suivants :

- l'accidentologie, notamment afin de disposer d'une meilleure connaissance des populations cibles et des comportements et d'analyser la dimension « sécurité routière » des autres politiques publiques sur des thèmes comme l'alcool, la vigilance, la vitesse et la vieillesse ;
- les aides à la conduite, thème relatif à l'utilisation des systèmes d'assistance à la conduite dans un objectif d'accroissement de la sécurité routière ;
- la réglementation relative aux véhicules, aux conducteurs et à la circulation.

L'action comprend enfin l'activité support (hors titre 2) des autres actions du programme qui regroupe en particulier la gestion financière des crédits, la gestion des ressources humaines de la DSCR en liaison avec la direction des ressources humaines du ministère de l'intérieur, et les activités de soutien (fonctions support) de la délégation interministérielle à la sécurité routière et de la DSCR.

Le montant de la dotation qu'il était initialement prévu d'inscrire en loi de finances pour 2015 a été modifié du fait du transfert de 80 894 568 euros de crédits de titre 2 et de 456 000 euros en AE et en CP de crédits hors titre 2 vers le programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur » au titre de la masse salariale et des dépenses d'action sociale des agents relevant jusqu'en 2014 du programme 207. Les 1 569 ETPT supports de ces agents sont également transférés vers le programme 216.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	1 944 000	1 944 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 944 000	1 944 000
Dépenses d'intervention	1 360 000	1 360 000
Transferts aux entreprises	500 000	500 000
Transferts aux autres collectivités	860 000	860 000
Total	3 304 000	3 304 000

1) Fonctionnement courant du programme (0,79 M€ en AE et en CP)

Une dotation de 0,79 M€ est demandée pour assurer le fonctionnement de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) qui se décline ainsi :

- les dépenses de fonctionnement courant : fournitures, documentation, bureautique, cotisations ;
- les dépenses de formation des agents de la DSCR ;
- les frais de déplacement en France et à l'étranger des agents de la DSCR ainsi que des agents de la délégation interministérielle à la sécurité routière (sur lesquels sont imputés les frais de déplacement liés au Conseil national de la sécurité routière) ;
- les frais de contentieux liés à l'activité de la politique de sécurité routière.

2) Dépenses de fonctionnement liées à la politique publique du programme (0,44 M€ en AE et en CP)

Les crédits liés à la prise en charge des dépenses de fonctionnement liées à la politique publique du programme sont estimés à 0,44 M€ et se ventilent ainsi :

- les dépenses relatives à l'impression, au stockage et au routage de la documentation institutionnelle de la DSCR élaborée dans le cadre de l'action 2 « Communication » du programme (0,33 M€) ;
- la participation au comité d'actions et d'entraides sociales (CAES), organisme chargé des œuvres sociales des personnels de l'éducation routière (0,11 M€).

3) Fonctionnement des observatoires locaux de l'accidentologie routière (0,43 M€ en AE et en CP)

Les observatoires locaux de l'accidentologie routière, mis en place en 2006, interviennent dans quatre domaines complémentaires :

- les outils de connaissance de l'insécurité routière, avec notamment la qualité et l'exploitation du fichier accidents, les mesures de l'exposition au risque et l'observation des comportements (vitesse et port de la ceinture) ;
- l'analyse de l'accidentologie au niveau départemental (diagnostic, études d'enjeux, évaluation des actions locales) ;
- la diffusion de la connaissance (publication, valorisation et capitalisation de la connaissance, réponse à des demandes d'études) ;
- l'appui à la définition des actions locales et à leur évaluation.

Un budget de 0,43 M€ est demandé pour assurer le fonctionnement de ces observatoires locaux.

4) Fonctionnement de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (0,03 M€ en AE et en CP)

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) est chargé de la collecte, de la mise en forme, de l'interprétation et de la diffusion des données statistiques nationales et internationales. Il assure par ailleurs le suivi des études sur l'insécurité routière et l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées.

Pour assurer ces missions, une enveloppe de 0,03 M€ est dédiée à l'ONISR pour des prestations de recueil d'informations, de formations spécifiques et d'entretien de logiciels.

5) Études et recherches de l'administration centrale (1,61 M€ en AE et en CP)

La DSCR confie à des partenaires publics et privés la conduite d'études permettant d'approfondir et de développer les connaissances en matière de sécurité routière sous différents aspects (économique, comportemental, sociologique, juridique, technologique, etc.).

La DSCR participe ainsi, annuellement, aux études pré-réglementaires de l'Union technique de l'automobile et du cycle (UTAC). Les conventions passées entre la DSCR et l'UTAC couvrent environ 70 % du coût des études et essais pré-réglementaires et 30 % du coût des installations d'essais réglementaires permettant de prendre en compte l'évolution des méthodologies d'essais et de contrôle issues des directives de l'Union européenne.

Des études liées à la sécurité routière sont également confiées au réseau scientifique et technique du MEDDE qui en assure le pilotage. Depuis 2014, les services demandeurs peuvent s'adresser au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) et au centre de prestations et d'ingénierie informatiques. Les crédits nécessaires au CEREMA sont mis à sa disposition par convention (titre 6).

Les dépenses sont estimées, en titre 6, à 1,36 M€ en AE et en CP.

Par ailleurs, pour mener à bien ces études, les services peuvent être amenés à faire l'acquisition de matériels et à externaliser des prestations très spécialisées, notamment dans le domaine informatique. Aussi, des crédits sont-ils délégués au réseau scientifique et technique à hauteur de 0,25 M€ (titre 3).

ACTION n° 02
Démarches interministérielles et communication

44,5 %



	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2015
Autorisations d'engagement		19 968 000	19 968 000	100 000
Crédits de paiement		19 968 000	19 968 000	100 000

Cette action poursuit les finalités suivantes :

- communiquer afin de mobiliser l'opinion publique et les élus locaux : l'action de l'État dans la lutte contre l'insécurité et la délinquance routières comprend un volet communication gouvernementale et ministérielle (au niveau national et local) dans l'objectif de sensibiliser le public, notamment les jeunes, aux risques liés à l'utilisation et au partage de la route. Ce volet se traduit notamment par des campagnes de communication et d'information diffusées sur les différents médias (télévision, radio, presse, affichage, internet) et la participation à des événements nationaux organisés par thèmes et publics visés. Chacune de ces actions donne lieu à des relations presse et des relations publiques soutenues ;
- préparer, animer et évaluer la politique interministérielle de sécurité routière notamment par la mobilisation des réseaux nationaux et locaux ;
- piloter les évolutions de la réglementation routière en matière de signalisation, d'équipements de la route et de circulation.

Le pilotage et l'animation des politiques locales de sécurité routière sont mis en œuvre dans chaque département sous l'autorité du préfet.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	15 470 000	15 470 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	15 470 000	15 470 000
Dépenses d'intervention	4 498 000	4 498 000
Transferts aux collectivités territoriales	500 000	500 000
Transferts aux autres collectivités	3 998 000	3 998 000
Total	19 968 000	19 968 000

Ces crédits sont consacrés à la communication grand public, à l'animation et au fonctionnement des actions locales, ainsi qu'au financement du partenariat associatif et du fonds interministériel de prévention de la délinquance.

1) Communication grand public (10,04 M€ en AE et en CP)

Les dépenses pour la communication en direction du grand public se répartissent comme suit :

- 8,99 M€ pour les campagnes nationales de mobilisation ;
- 0,71 M€ pour l'organisation de manifestations et de salons ;
- 0,34 M€ pour les évaluations et enquêtes.

Campagnes nationales de mobilisation : 8,99 M€ en AE et en CP

La communication en direction du grand public de la sécurité routière est centrée sur des campagnes de communication nationales. Les thèmes de campagne et les publics visés sont définis en s'appuyant sur les décisions du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) et au regard de l'accidentologie analysée par l'ONISR en fin d'année 2013.

Le coût moyen d'une campagne se répartit entre, d'une part, la conception des supports (1/3), et d'autre part, l'achat d'espace (2/3).

Le coût de conception des supports varie en fonction du média visé. Ces supports peuvent être, dans certains cas, réutilisés d'une année sur l'autre afin de réduire le coût de la campagne.

Le coût d'achat d'espace publicitaire est la résultante d'une combinaison de plusieurs médias, ayant des coûts variables. Par exemple :

Média	Coût unitaire moyen d'une campagne	Contenu
Télévision	1,5 M€	Spot TV de 30 secondes - 3 x 1 semaine de diffusion (soit 3 semaines de diffusion)
Radio	0,9 M€	3 spots radio de 30 secondes - 3 x 1 semaine de diffusion (soit 3 semaines de diffusion)
Presse	1,5 M€	3 x 1 jour de parution dans la presse généraliste régionale, la presse quotidienne nationale et les magazines
Affichage	0,8 M€	1 semaine d'affichage 4x3m sur 12 000 faces
Internet	0,2 M€	3 semaines d'affichage sur 10 sites

La dépense prévue pour 2015 est basée sur six campagnes contenant une combinaison représentative de supports et de médias.

Manifestations et salons (0,71 M€ en AE et en CP)

La DSCR participe annuellement à une vingtaine de salons et manifestations afin de toucher directement les citoyens en plus grand nombre (ex : Festival « Solidays », Salon des maires et des collectivités territoriales, Mondial de l'auto...).

Évaluations et enquêtes (0,34 M€ en AE et en CP)

Les campagnes menées font l'objet d'une évaluation et d'enquêtes afin de connaître leur impact sur les citoyens et de tirer des enseignements pour les campagnes à venir.

Des études d'opinion, sous forme de baromètres réguliers ou d'enquêtes ponctuelles, sont également conduites, afin de connaître l'état de l'opinion sur les sujets de sécurité routière.

2) Animation et fonctionnement des actions locales (8,38 M€ en AE et en CP)

Financement de l'action locale et animation du réseau local (8,18 M€ en AE et en CP)

En matière de sécurité routière, l'action locale est portée par les préfets. Chaque département inscrit son programme dans un plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Ces crédits couvrent la réalisation des actions pilotées par les services déconcentrés de l'État (5,23 M€) et la contribution aux projets des partenaires locaux (collectivités territoriales, associations...) (2,95 M€).

Ces actions pilotées directement par les services de l'État (dépenses de titre 3) se concrétisent sur le terrain, notamment, par :

- des opérations de sensibilisation et de prévention menées par le service de coordination « sécurité routière » et ses partenaires : sensibilisation dans les écoles et collèges, sensibilisation des seniors, opérations en sortie de discothèque ou dans les lieux festifs, opérations présentant des alternatives à la sanction, etc. ;
- des opérations de communication locale : tenue de stands « sécurité routière » lors d'événements locaux rassemblant un nombre important de citoyens (festivals, foires, etc.), campagnes locales de communication radiophonique ou par voie de presse, affichages, etc. ;
- l'organisation d'événements de « grande ampleur » : installation de « villages de la sécurité routière » lors de la semaine de la sécurité intérieure, « crash test », etc.

Les crédits couvrent également les frais d'animation et de fonctionnement du réseau local des acteurs interministériels contribuant à la mise en œuvre de ces actions.

Par ailleurs, dans le cadre des PDASR, l'État peut contribuer au financement des projets de ses partenaires locaux (entreprises, collectivités territoriales, associations...). A ce titre, le vote d'une enveloppe de 2,95 M€ (titre 6) est demandée pour 2015.

Peuvent être subventionnées :

- des entreprises menant des actions de prévention et de formation dans le cadre de partenariats (chartes, plans de prévention du risque routier) ;

- des collectivités locales (projets mis en œuvre sur l'initiative des collectivités locales notamment les « maisons de la sécurité routière ») ;
- d'autres collectivités (subventions aux associations dans le cadre des opérations « Label Vie » pour les jeunes, subventions versées pour diverses opérations menées conjointement avec d'autres administrations et établissements publics, subventions aux associations nationales et locales de sécurité routière).

Deux fonds de concours destinés à recueillir des participations diverses à la sécurité et à la circulation routières en métropole et en outre-mer ont été créés en 2009. Ces fonds de concours permettent à des collectivités territoriales de participer au financement des actions mises en œuvre dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière. Pour l'année 2015, il est prévu le rattachement de 100 000 € par ce biais.

Organisation déconcentrée de manifestations nationales (0,06 M€ en AE et en CP)

La DSCR délègue tous les ans des crédits aux préfetures de la Charente-Maritime (17) et du Cher (18) pour assurer la présence de la sécurité routière aux festivals des Francofolies de la Rochelle et du Printemps de Bourges.

Financement d'actions de sécurité routière dans les collectivités d'outre-mer (0,04 M€ en AE et en CP)

Ces crédits couvrent l'organisation d'actions de sécurité routière inscrites dans des plans analogues aux plans départementaux d'actions de sécurité routière mais dont la gestion relève d'un budget opérationnel de programme national.

Politique locale en maîtrise d'ouvrage centrale (0,1 M€ en AE et en CP)

La DSCR dispose d'un budget de 0,1 M€ pour financer des actions destinées aux services déconcentrés, notamment la formation des acteurs locaux.

3) Partenariat associatif (0,6 M€ en AE et en CP)

La DSCR prévoit de subventionner en 2015 entre 30 et 40 associations œuvrant en faveur de la sécurité routière et d'orienter leurs actions en fonction des priorités nationales.

4) Fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD) (0,95 M€ en AE et en CP)

La DSCR contribuera en 2015 au financement du FIPD à hauteur de 0,95 M€. Cette contribution doit permettre au FIPD de développer les actions menées par le tissu associatif visant à prévenir la délinquance, notamment routière.

ACTION n° 03 48,1 %
Éducation routière



	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2015
Autorisations d'engagement		21 572 000	21 572 000	
Crédits de paiement		21 572 000	21 572 000	

Cette action a pour objet la mise en œuvre d'une formation continue à la sécurité routière pour l'ensemble de nos concitoyens et plus particulièrement pour les conducteurs novices, catégorie la plus exposée au risque routier.

Elle permet :

- la mise en place d'épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire en cohérence avec les différentes directives européennes ;
- le suivi du permis probatoire ainsi que l'incitation au développement des formations post-permis, en partenariat avec les collectivités territoriales et les assureurs ;
- le renforcement, en liaison avec l'éducation nationale, des enseignements en milieu scolaire préalables aux attestations délivrées : attestation de première éducation à la route (APER), attestation scolaire de sécurité routière (ASSR), brevet de sécurité routière (BSR) et attestation de sécurité routière (ASR).

Un effort particulier continue d'être réalisé en direction des jeunes de 16 à 25 ans à travers la poursuite du dispositif du permis à un euro par jour mis en place en partenariat avec les banques et les écoles de conduite.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	13 222 000	13 222 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	13 222 000	13 222 000
Dépenses d'investissement	3 300 000	3 300 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	2 600 000	2 600 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	700 000	700 000
Dépenses d'intervention	5 050 000	5 050 000
Transferts aux ménages	5 050 000	5 050 000
Total	21 572 000	21 572 000

Ces crédits se décomposent en moyens consacrés :

- à l'organisation des examens du permis de conduire (12,74 M€) ;
- à la formation des personnels de l'éducation routière et l'animation de leur réseau (3,78 M€) ;
- au financement du dispositif du « permis de conduire à un euro par jour » (5,05 M€).

1) Organisation des examens du permis de conduire (12,74 M€ en AE et en CP)

Fonctionnement des cellules d'éducation routière et entretien des centres d'examen du permis de conduire : 8,03 M€ en AE et en CP

Le programme 207 finance :

a) d'une part, les dépenses de fonctionnement des cellules chargées de l'éducation routière dans les services déconcentrés pour un total de 6,88 M€ en AE et en CP. Ces dépenses recouvrent :

- les frais de déplacement des personnels de l'éducation routière ;
- les frais de structure (ex : fluides, téléphonie, fournitures, prestations de ménage, gardiennage) ;
- les locations immobilières ;
- les frais divers, notamment les locations de véhicules.

b) d'autre part, les dépenses consacrées à l'entretien des bâtiments et pistes des centres d'examen du permis de conduire, pour un montant de 1,15 M€ en AE et en CP en 2015.

Construction et rénovation de centres d'examens du permis de conduire : 3,6 M€ en AE et en CP

Une dotation de 3,6 M€ (dont 1 M€ en titre 3 et 2,6 M€ en titre 5) est demandée pour financer un programme de construction et de rénovation de centres d'examen du permis de conduire.

Ces crédits doivent permettre :

- de poursuivre des opérations déjà engagées lors des précédents exercices ;
- de lancer de nouveaux projets ;
- et d'améliorer les conditions d'accueil et de sécurité des centres existants.

Fonctionnement des commissions médicales et organisation des examens BEPECASER : 0,91 M€ en AE et en CP

Ces crédits gérés par les services déconcentrés couvrent les coûts liés à l'organisation :

- des examens du brevet professionnel pour l'enseignement à la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER) pour un montant prévu de 0,59 M€ en 2015 ;
- des visites médicales dans le cadre des commissions médicales d'aptitude et des visites des personnes handicapées pour un montant prévu de 0,32 M€ en 2015.

Ces coûts concernent notamment :

- les frais de déplacement des formateurs ;
- les locations immobilières pour les commissions médicales et l'organisation des examens ;
- les frais de fonctionnement et de fournitures (ex : impression).

Financement de l'attestation de sécurité routière : 0,2 M€ en AE et en CP

Ces crédits couvrent les dépenses liées à l'examen puis à la délivrance des attestations de sécurité routière destinées aux jeunes n'ayant pu obtenir cette attestation dans le cadre scolaire, notamment pour les jeunes qui ne sont plus scolarisés ou les étrangers arrivant en France. En raison de la mise en place à la rentrée 2015 de l'ASSR 3 en milieu scolaire, la formation dispensée préalablement à la délivrance de l'ASR sera enrichie de modules complémentaires.

2) Formation des personnels et animation et fonctionnement du réseau « éducation routière » (3,78 M€ en AE et en CP)

Formations initiales des personnels des services déconcentrés : 1,2 M€ en AE et en CP

Le budget prévu pour ce poste (1,2 M€ en titre 3) doit permettre de couvrir le coût de la formation initiale des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) et des délégués du permis de conduire et de la sécurité routière (DPCSR) recrutés au titre de 2015 par le programme 216.

Cette formation initiale post-concours est dispensée aux IPCSR et DPCSR dans le cadre de conventions signées avec l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR).

Formations continues des personnels des services déconcentrés : 0,7 M€ en AE et en CP

La formation des personnels de l'éducation routière (IPCSR et DPCSR) est régie par la troisième directive européenne qui impose un nombre minimum de jours de formation pour permettre le maintien et le développement des compétences professionnelles. Pour 2015, le budget prévisionnel destiné à la formation continue est de 0,7 M€ en titre 3.

Animation et fonctionnement du réseau « éducation routière » : 1,88 M€ en AE et en CP

Géré au niveau central, ce poste regroupe les dépenses récurrentes liées à l'activité des services (ex : application informatique métier), ainsi que celles destinées à la mise en œuvre de l'évolution des épreuves du permis de conduire imposée par la troisième directive européenne.

Ces crédits doivent ainsi permettre de couvrir les dépenses suivantes :

- l'organisation des épreuves du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur (BAFM) ;
- la gestion et l'amélioration des applications nationales AURIGE-EUCLIDE et RAFAEL ;
- le développement informatique et l'acquisition de matériels liés à la dématérialisation de la saisie des résultats d'examens pratiques ;
- les frais informatiques et dépenses diverses (ex : maintenance des licences informatiques, carnets de certificats d'examen du permis de conduire et de carnets de formulaires de recueil des bilans de compétence, dotation de fonctionnement pour l'organisation des examens à Saint-Pierre et Miquelon, frais de déplacement ...) ;
- le financement des travaux liés à la réforme du permis de conduire (préparation de l'ASSR 3, refonte des questions de l'examen théorique général ...).

Ces dépenses devraient être exécutées à hauteur de 1,18 M€ en titre 3 et de 0,7 M€ en titre 5 (AE=CP).

3) Le permis à un euro par jour (5,05 M€ en AE et CP)

Ce dispositif 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'État prenant en charge les frais financiers en payant directement les intérêts aux banques.

En 2013, près de 90 000 jeunes ont ainsi pu bénéficier d'un prêt « Permis à un euro par jour ».

Dans le cadre de la réforme du permis de conduire annoncée le 13 juin 2014, l'État a décidé d'accentuer son effort sur ce dispositif en l'ouvrant aux candidats ayant subi un échec à l'examen et en créant un prêt de « complément » de 300 €, éventuellement cumulable avec les montants des quatre tranches existantes (600, 800, 1 000 et 1 200 €).

Ces deux mesures, qui devraient être effectives à l'automne 2014, auront un impact sur le nombre de dossiers financés et sur la répartition entre tranche de prêts par rapport aux précédents exercices.

L'objectif, pour l'exercice 2015, est de financer 23 750 prêts par trimestre, soit 95 000 prêts par an, dont 1 000 cautionnés par l'État.

Paiement des intérêts aux organismes bancaires : 4,95 M€ en AE et en CP

Sur la base de cet objectif et d'une hypothèse d'un taux de référence (emprunts d'État à 2 ans) à 0,75 % sur l'année 2015, le budget prévisionnel destiné au paiement des intérêts est de 4,95 M€.

	T4 2014	T1 2015	T2 2015	T3 2015	TOTAL 2015
Taux de référence des emprunts d'État à 2 ans	0,75%	0,75%	0,75%	0,75%	
Coût moyen par dossier *	52,10 €	52,10 €	52,10 €	52,10 €	
Nombre de prêts prévisionnel	23 750	23 750	23 750	23 750	95 000
Coût lié au paiement des intérêts des prêts (1)	1 237 275 €	1 237 275 €	1 237 275 €	1 237 275 €	4 949 500 €

Cautionnement des prêts par l'État : 0,1 M€ en AE et en CP

Pour les jeunes exclus du crédit bancaire et inscrits dans une démarche de formation ou d'accès à l'emploi, l'État prend également en charge le cautionnement du prêt « Permis à un euro par jour ». Ce cautionnement est assuré par la Caisse des dépôts et consignations (CDC) à travers le fonds de cohésion sociale.

Une dotation annuelle est versée à la CDC afin de couvrir :

- l'examen des demandes de cautionnement et le suivi des prêts cautionnés (20 € par dossier traité) ;
- la constitution d'une provision à hauteur de 5 % de la masse financière des prêts cautionnés, destinée à couvrir les risques liés au cautionnement.

Environ 50 % des dossiers déposés sont acceptés au cautionnement et le montant emprunté est très majoritairement de 1 200 €. Sur la base d'un objectif de cautionnement de 1 000 prêts, la dotation annuelle pour 2015 s'établit à 0,1 M€.

	T4 2014	T1 2015	T2 2015	T3 2015	TOTAL 2015
Nombre de dossiers traités par réseaux accomp.	500	500	500	500	2 000
Coût unitaire accompagnement social	20 €	20 €	20 €	20 €	20 €
Coût total lié à l'accompagnement social	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	40 000 €
Nombre de prêts cautionnés (50% des dossiers traités)	250	250	250	250	1 000
Montant moyen emprunté	1 200 €	1 200 €	1 200 €	1 200 €	1 200 €
Masse financière des prêts cautionnés	300 000 €	300 000 €	300 000 €	300 000 €	1 200 000 €
Taux provision lié au cautionnement	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%
Coût total lié au provisionnement	15 000 €	15 000 €	15 000 €	15 000 €	60 000 €
Coût lié au cautionnement des prêts	25 000 €	25 000 €	25 000 €	25 000 €	100 000 €

Toutes les dépenses relatives au « permis de conduire à un euro » relèvent du titre 6.

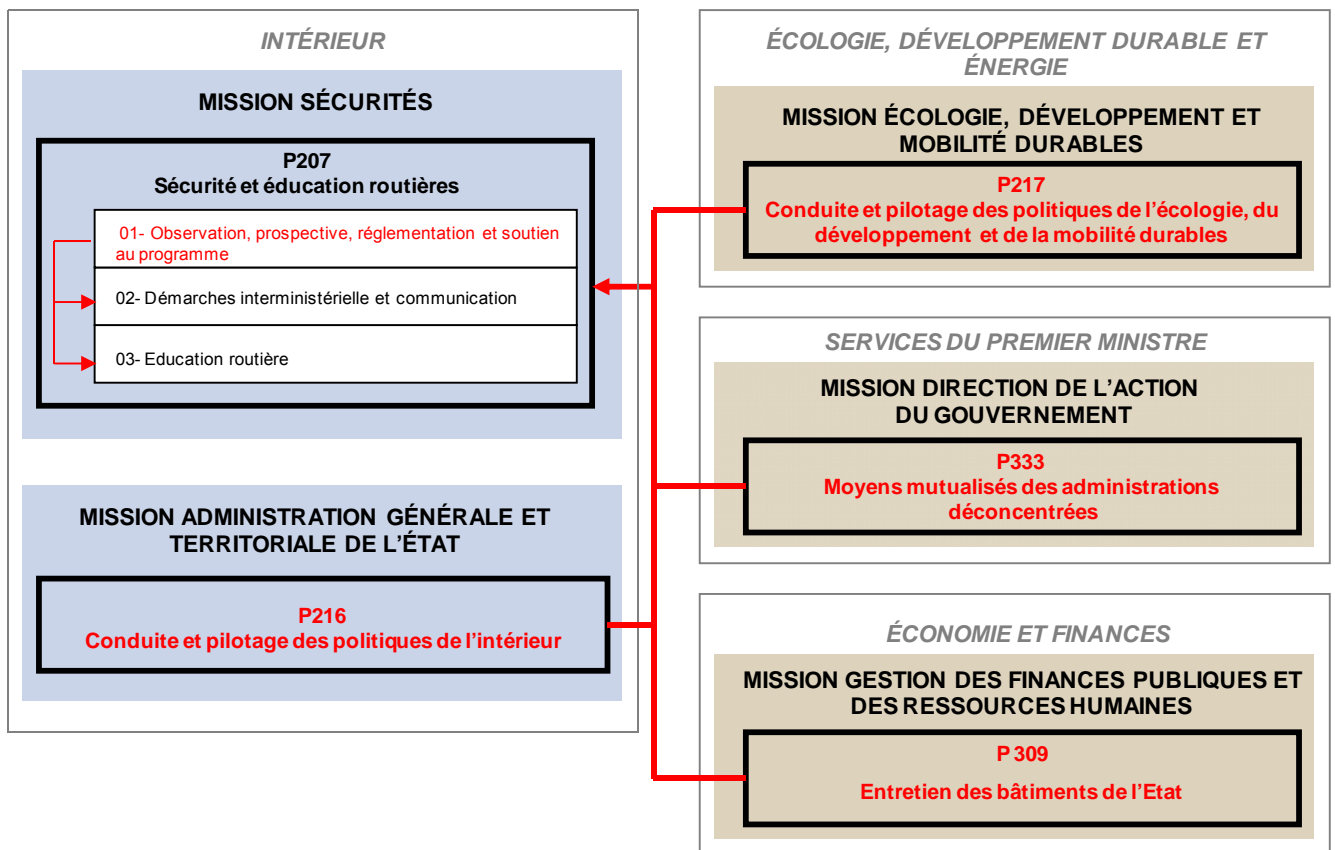
ANALYSE DES COÛTS DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

Note explicative

Sont reconstitués en comptabilité d'analyse des coûts (CAC) les crédits prévisionnels complets des actions du programme, obtenus après ventilation des crédits de pilotage, de soutien ou de services polyvalents, vers les actions de politique publique.

L'introduction de l'outil CHORUS, comme application de tenue de la CAC depuis le PLF 2014, permet de valoriser dans les PAP, les choix de modélisation analytique préalablement opérés par les ministères pour chacun des programmes dont ils ont la charge.

SCHEMA DE DÉVERSEMENT ANALYTIQUE DU PROGRAMME



LECTURE DU SCHÉMA

Le schéma ci-dessus présente les déversements du programme 207 « Sécurité et éducation routières »

A l'intérieur du programme, les déversements internes sont matérialisés par un trait fin.

Les déversements externes (impliquant deux programmes différents au sein du ministère de l'intérieur) et les déversements extérieurs (impliquant d'autres ministères) sont matérialisés par un trait épais.

La flèche rouge épaisse « entrante » formalise ici les déversements dont bénéficie le programme 207.

En effet, l'activité du programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur » de la mission AGTE, ainsi que celles des programmes 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » du ministère de l'écologie, 333 « Moyens mutualisés des administrations déconcentrées » des services du

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | ANALYSE DES COÛTS

Premier ministre et 309 « Entretien des bâtiments de l'État » du ministère de l'économie et des finances, concourent à l'action du programme 207.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS DE PAIEMENT CONCOURANT À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE

(en milliers d'euros)

Numéro et intitulé de l'action	PLF 2015 crédits directs (1) (y.c. FDC et ADP)	Ventilation des crédits indirects *		PLF 2015 crédits complets (2) (y.c. FDC et ADP)	Variation entre (2) et (1)
		au sein du programme	entre programmes		
01 - Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	3 304	-66 245	+69 640	6 699	+102,7 %
02 - Démarches interministérielles et communication	20 068	+2 950	+22 795	45 813	+128,3 %
03 - Éducation routière	21 572	+63 295	+89 803	174 670	+709,7 %
Total	44 944	0	+182 238	227 182	+405,5 %

* Les données de ventilation sont alimentées par CHORUS.

(en milliers d'euros)

Ventilation des crédits indirects vers les programmes partenaires bénéficiaires (+) ou en provenance des programmes partenaires contributeurs (-)	-182 238
Mission « Administration générale et territoriale de l'État »	-89 317
216 / Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	-89 317
Mission « Direction de l'action du Gouvernement »	-12 152
333 / Moyens mutualisés des administrations déconcentrées	-12 152
Mission « Écologie, développement et mobilité durables »	-80 766
217 / Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	-80 766
Mission « Gestion des finances publiques et des ressources humaines »	-3
309 / Entretien des bâtiments de l'État	-3

OBSERVATIONS

INTERDÉPENDANCES DU PROGRAMME DE POLITIQUE PUBLIQUE

Nombre de programmes partenaires (ou liés)	4
Programmes partenaires hors mission	OUI
Programmes partenaires d'autres ministères	OUI

OBJETS ET RÈGLES STRUCTURANT LA VENTILATION

Objet	Nombre	Observation
Clés de ventilation utilisées	5	(correspond aux ratios statistiques)
Unités de répartition retenues	3	ETPT, %, Activité
Familles de soutien ventilé	5	Personnel, Communication, Informatique, Immobilier, Logistique

ÉVOLUTION DU MODÈLE

D'un point de vue méthodologique, les règles et conventions adoptées lors de la préparation du PAP 2015 du programme « Sécurité et éducation routières » ont évolué par rapport à l'exercice 2014.

Un effort de simplification a été réalisé pour tendre vers un déversement le plus direct possible vers les actions de politique publique et supprimer les déversements en cascade :

Ainsi, deux nouveaux déversements extérieurs ont été formalisés, en provenance des programmes 309 « entretien des bâtiments de l'État » et 333 « Moyens mutualisés des administrations déconcentrées » qui transitaient auparavant par le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables », contributeur des actions de politique publique du programme 207 « Sécurité et éducation routières ».

Par ailleurs, la prise en charge des crédits de titre 2 du programme 207 par le programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur », implique un déversement plus important de ce programme, se substituant aux coûts directs de personnels du programme « Sécurité et éducation routières ».

ANALYSE DES ÉCARTS

Les actions de politique publique du programme font l'objet de plusieurs déversements de crédits :

- Un déversement interne concernant les crédits de l'action « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme » qui ne sont pas intégralement déversés sur les autres actions du programme 207. Cette action se décompose entre une sous-action relative à la politique publique (observation de la sécurité routière, réglementation, études notamment) et une sous-action relative au fonctionnement du programme (fonctionnement courant du programme et fonctionnement lié à une politique publique du programme).

Pour 2015, la ventilation des crédits de l'action « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme » du programme 207 entre les deux autres actions du programme est opérée comme suit :

- 2,2 % sont ventilés sur l'action « Démarches interministérielles et communication » ;
 - 47,2 % sont ventilés sur l'action « Éducation routière ».
- Un déversement externe du programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur », action « État-major et services centraux » ;
 - Des déversements extérieurs en provenance des programmes 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » et 333 « Moyens mutualisés des administrations déconcentrées », portant sur les moyens humains et les moyens supports des services œuvrant pour le compte de la sécurité routière ;
 - Un déversement extérieur des crédits programme 309 « entretien des bâtiments de l'État » correspondant à l'entretien des bâtiments mis à disposition de ces services.

Ces déversements sont répartis au prorata des ETPT « cibles », ventilés par action sur la base du dernier bilan annuel d'activités issu du Système d'agrégation en Ligne du Suivi d'Activité (SALSA 2012).

Pour 2015, 7,5 % des crédits sont ventilés sur l'action « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme », 4 % sur l'action « Démarches interministérielles et communication » et 88,5 % sur l'action « Éducation routière ».

Ainsi, le montant total des crédits du programme « Sécurité et éducation routières », après déversements, s'établit à **227,2 M€** en coût complet, contre un coût direct de 44,9 M€.