

DOCUMENT DE POLITIQUE TRANSVERSALE  
PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2015

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE



MINISTRE CHEF DE FILE  
MINISTRE DE L'INTÉRIEUR



## NOTE EXPLICATIVE

---

Les documents de politique transversale (DPT) constituent des annexes générales du projet de loi de finances de l'année au sens de l'article 51 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF).

Ils sont prévus par l'article **128 de la loi n°2005-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2005**, complété successivement par l'article 169 de la loi n°2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006, par l'article 104 de la loi n°2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008, par l'article 183 de la loi n°2008-1425 du 27 décembre de finances pour 2009, par l'article 137 de la loi n°2009-1673 du 30 décembre 2009 de finances pour 2010, par l'article 7 de la loi n°2010-832 du 22 juillet 2010 de règlement des comptes et rapport de gestion pour 2009, par l'article 159 de la loi n°2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011 et par l'article 160 de la loi n°2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012.

Dix-huit documents de politique transversale (DPT) sont annexés au projet de loi de finances pour 2015 et sont relatifs aux politiques suivantes : Action extérieure de l'État, Aménagement du territoire, Défense et sécurité nationale, Inclusion sociale, Justice des mineurs, Lutte contre le changement climatique, Outre-mer, Politique de l'égalité entre les femmes et les hommes, Politique de lutte contre les drogues et les toxicomanies, Politique du tourisme, Politique en faveur de la jeunesse, Politique française de l'immigration et de l'intégration, Politique française en faveur du développement, Politique immobilière de l'État, Prévention de la délinquance, Sécurité civile, Sécurité routière, Ville.

Chaque document de politique transversale comporte les éléments suivants :

■ Une **présentation stratégique de la politique transversale**. Cette partie du document expose les objectifs de la politique transversale et les moyens qui sont mis en œuvre pour les atteindre dans le cadre interministériel. Outre le rappel des programmes budgétaires qui concourent à la politique transversale, sont détaillés les **axes de la politique**, ses **objectifs**, les **indicateurs de performance** retenus et leurs valeurs associées. S'agissant des politiques transversales territorialisées (par exemple : Outre-mer, Ville), les indicateurs du document de politique transversale sont adaptés de façon à présenter les données relatives au territoire considéré.

■ Une **présentation détaillée de l'effort financier consacré par l'État à la politique transversale** pour l'année à venir (PLF 2015), l'année en cours (LFI 2014) et l'année précédente (exécution 2013), y compris en matière de dépenses fiscales.

■ Une présentation de la manière dont chaque **programme budgétaire** participe, au travers de ses différents **dispositifs**, à la politique transversale.

■ Enfin, une table de correspondance des objectifs permet de se référer aux différents projets annuels de performances afin d'obtenir des compléments d'information (annexe 1). D'autres éléments utiles à l'information du Parlement peuvent être également présentés en annexe du document.

Sauf indication contraire, **les montants de crédits figurant dans les tableaux du présent document sont exprimés en euros**. Les crédits budgétaires sont présentés, selon l'article 8 de la LOLF, en autorisations d'engagement (AE) et en crédits de paiement (CP).



## TABLE DES MATIÈRES

---

### LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Liste des programmes concourant à la politique transversale	7
Présentation stratégique de la politique transversale	9
La réduction de l'accidentalité routière	12
L'éducation routière à tous les âges	17
Le renforcement de la sécurité des infrastructures routières et des véhicules	31
La lutte contre le non-respect du code de la route	34
Le soutien à la politique d'éducation et de sécurité routières	48
Présentation des crédits et des programmes concourant à la politique transversale	49
Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale	49
Présentation des programmes concourant à la politique transversale	50

### ANNEXES

Table de correspondance des objectifs du DPT et des objectifs des PAP	65
---	----



### LISTE DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Numéro et intitulé du programme		Responsable	Mission	(cf. page)
140	Enseignement scolaire public du premier degré	Florence ROBINE <i>Directrice générale de l'enseignement scolaire</i>	Enseignement scolaire	50
141	Enseignement scolaire public du second degré	Florence ROBINE <i>Directrice générale de l'enseignement scolaire</i>	Enseignement scolaire	50
152	Gendarmerie nationale	Général d'armée Denis FAVIER <i>Directeur général de la gendarmerie nationale</i>	Sécurités	51
166	Justice judiciaire	Jean-François BEYNEL <i>Directeur des services judiciaires</i>	Justice	52
174	Énergie, climat et après-mines	Laurent MICHEL <i>Directeur général de l'énergie et du climat</i>	Écologie, développement et mobilité durables	53
176	Police nationale	Jean-Marc FALCONE <i>Directeur général de la police nationale</i>	Sécurités	53
182	Protection judiciaire de la jeunesse	Catherine SULTAN <i>Directrice de la protection judiciaire de la jeunesse</i>	Justice	54
190	Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	Laurent TAPADINHAS <i>Directeur de la recherche et de l'innovation</i>	Recherche et enseignement supérieur	55
203	Infrastructures et services de transports	Daniel BURSAUX <i>Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer</i>	Écologie, développement et mobilité durables	56
204	Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	Benoît VALLET <i>Directeur général de la santé</i>	Santé	57
207	Sécurité et éducation routières	Jean-Robert LOPEZ <i>Délégué à la sécurité et à la circulation routières</i>	Sécurités	57
214	Soutien de la politique de l'éducation nationale	Frédéric GUIN <i>Secrétaire général</i>	Enseignement scolaire	58
216	Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	Michel LALANDE <i>Secrétaire général du ministère de l'intérieur</i>	Administration générale et territoriale de l'État	58
217	Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	Francis ROL-TANGUY <i>secrétaire général du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère du logement, de l'égalité des territoires, du logement et de la ruralité</i>	Écologie, développement et mobilité durables	59
219	Sport	Thierry MOSIMANN <i>Directeur des sports</i>	Sport, jeunesse et vie associative	59
307	Administration territoriale	Michel LALANDE <i>Secrétaire général du ministère de l'intérieur</i>	Administration générale et territoriale de l'État	60
333	Moyens mutualisés des administrations déconcentrées	Serge LASVIGNES <i>Secrétaire général du Gouvernement</i>	Direction de l'action du Gouvernement	61
751	Radars	Jean-Robert LOPEZ <i>Délégué à la sécurité et à la circulation routières</i>	Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	61
752	Fichier national du permis de conduire	Jean-Robert LOPEZ <i>Délégué à la sécurité et à la circulation routières</i>	Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	62

## Sécurité routière

DPT | LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Numéro et intitulé du programme		Responsable	Mission	(cf. page)
753	Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	Jean-Robert LOPEZ <i>Délégué à la sécurité et à la circulation routières</i>	Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	62
754	Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	Serge MORVAN <i>Directeur général des collectivités locales</i>	Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	63
107	Administration pénitentiaire	Isabelle GORCE <i>Directrice de l'administration pénitentiaire</i>	Justice	63
111	Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail	Yves Struillou <i>Directeur général du travail</i>	Travail et emploi	64
309	Entretien des bâtiments de l'État	Nathalie MORIN <i>Chef du service FRANCE DOMAINE</i>	Gestion des finances publiques et des ressources humaines	64



## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE

La stratégie de la politique transversale de sécurité routière répond à l'objectif de réduire le nombre d'accidents, de personnes tuées et blessées sur les routes de France. Cet objectif traduit la performance globale de la politique de sécurité routière.

### LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La politique de sécurité routière a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière. Elle vise à rendre plus responsables les usagers vis-à-vis d'eux-mêmes (comportement de se protéger soi-même) et vis à vis des autres (comportement de protéger les autres). Elle doit aussi contribuer à l'amélioration des infrastructures et à l'évolution des moyens de mobilité (tous types de véhicule) vers une meilleure sécurisation des usagers de la route.

1) pour l'usager de la route, l'action portera sur :

- sa formation, envisagée dans le cadre d'un véritable continuum depuis l'école et tout au long de la vie,
- son information et sa sensibilisation par une communication mobilisant l'ensemble des acteurs sur le plan local et national,
- la nécessité de l'obligation de respecter les règles garantes de la sécurité de tous par le contrôle et le cas échéant la sanction ;

2) pour la route, l'action portera sur l'optimisation de la gestion du trafic, l'amélioration des moyens de signalisation et sur la sécurisation des infrastructures ;

3) pour les moyens de mobilité, l'action visera à soutenir l'évolution technologique permettant d'accroître le niveau de sécurité de leurs passagers et des autres usagers de la route (piétons) par exemple en facilitant par la réglementation, les dispositifs d'aide à la conduite et de prévention des situations accidentogènes (survitesses, collisions).

Ces actions doivent s'appuyer sur une meilleure connaissance de l'accidentologie et susciter l'évolution technologique nécessaire.

### LES RÉSULTATS POUR L'ANNÉE 2013

Le bilan 2013 de l'accidentalité routière fait état de 3 268 personnes tuées en France métropolitaine - ce qui constitue le meilleur bilan depuis 1948 - et de 26 000 blessés hospitalisés. Par rapport à 2012, la baisse du nombre de personnes tuées sur les routes est de 10,8 % et celle du nombre de blessés hospitalisés de 4 %.

Ce bilan très favorable est à mettre en perspective avec les nouveaux objectifs de réduction de la mortalité, à savoir réduire de moitié la mortalité entre 2010 et 2020 et passer ainsi sous le seuil des 2 000 tués sur les routes par an. L'objectif est également de réduire significativement le nombre de personnes gravement blessées.

### LA STRATÉGIE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'objectif est de faire diminuer davantage le nombre de tués et de blessés sur les routes.

La politique transversale de sécurité routière exposée dans le présent document se décline autour des orientations suivantes :

#### - **Combattre les comportements à risque**

La lutte contre les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants passe par une politique d'éducation et de prévention en direction des publics scolarisés et par une politique de sensibilisation, notamment au moyen de campagnes de communication à destination du grand public. Le rôle des forces de l'ordre à travers les contrôles réalisés est également essentiel pour faire évoluer les comportements.

La lutte contre les excès de vitesse doit être poursuivie car la vitesse reste structurellement le grand facteur transversal. Seule ou combinée à d'autres causes, elle contribue au mécanisme de la plupart des accidents et surtout détermine lourdement leur gravité. Il s'agira notamment de poursuivre la modernisation du contrôle sanction automatisé, qui a largement contribué à la baisse de l'accidentalité depuis 2002.

### - Responsabiliser les usagers pour améliorer la sécurité routière

La communication de la sécurité routière doit réaffirmer le caractère prioritaire de la lutte contre l'insécurité routière, en partageant avec les Français les objectifs, en cherchant à susciter leur adhésion à un projet collectif sur la sécurité routière et en expliquant plus encore les dangers et les risques encourus.

### - Renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables

Les usagers vulnérables (piétons, deux-roues, jeunes) nécessitent une attention particulière. La DSCR travaille à les sensibiliser aux risques routiers et à faire prendre conscience aux autres usagers de la vulnérabilité de ces personnes.

### - Mieux former les futurs conducteurs

Une réforme en profondeur du permis de conduire a été engagée depuis 2009. Elle s'est achevée en 2013 avec l'entrée en vigueur de la transposition de la 3<sup>ème</sup> directive européenne sur le permis de conduire. Un de ses volets vise à accompagner les conducteurs novices en renforçant la progressivité dans l'accès à la conduite (conduite accompagnée). Par ailleurs, l'effort est poursuivi pour renforcer la sensibilisation des jeunes aux risques routiers à l'école. Ces démarches répondent à la nécessité de réduire l'accidentalité sur la route constatée chez les jeunes.

### - Prévenir le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est la première cause de mortalité au travail. Depuis 2001 et la mise en place des plans de prévention des risques routiers, des actions de prévention ont été menées dans les milieux professionnels mais doivent être consolidées. L'effort doit être poursuivi pour réduire l'exposition des salariés au risque routier et inciter les entreprises à considérer la conduite comme un acte professionnel à part entière. Les transports routiers de marchandises (notamment les véhicules utilitaires légers) sont particulièrement concernés par les actions de prévention.

### - Renforcer la sécurité des infrastructures routières

L'amélioration des infrastructures routières, à travers l'action des pouvoirs publics, contribue à renforcer la sécurité des usagers.

## RÉCAPITULATION DES AXES, SOUS-AXES ET OBJECTIFS DE PERFORMANCE

### LA RÉDUCTION DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

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

OBJECTIF n° 2 : Mieux connaître les causes et les conséquences de l'insécurité routière

### L'ÉDUCATION ROUTIÈRE À TOUS LES ÂGES

OBJECTIF n° 3 : Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

OBJECTIF n° 4 : Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie

OBJECTIF n° 5 : Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points

OBJECTIF n° 6 : Développer l'éducation routière tout au long de la vie

OBJECTIF n° 7 : Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables

### LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DES VÉHICULES

OBJECTIF n° 8 : Améliorer la sécurité des infrastructures de transport

OBJECTIF n° 9 : Améliorer la sécurité des véhicules

### LA LUTTE CONTRE LE NON-RESPECT DU CODE DE LA ROUTE

OBJECTIF n° 10 : Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant

OBJECTIF n° 11 : Prévenir les risques routiers professionnels

OBJECTIF n° 12 : Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque

OBJECTIF n° 13 : Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé en termes de respect des règles du code de la route

OBJECTIF n° 14 : Assurer le déploiement de la généralisation du procès verbal électronique au sein des services de l'Etat

### LE SOUTIEN À LA POLITIQUE D'ÉDUCATION ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRES

## LA RÉDUCTION DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

### OBJECTIF TRANSVERSAL

**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**

- Programme 152 : Gendarmerie nationale
- Programme 176 : Police nationale
- Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Cet objectif traduit la performance globale de la politique de sécurité routière. Il n'est donc pas spécifique au programme 207 « Sécurité et éducation routières ». Il indique toutefois de façon cohérente et globale l'impact des politiques publiques menées par l'État et les collectivités locales et de la mobilisation de l'ensemble de la société civile.

Les indicateurs retenus sont :

- le nombre annuel de personnes décédées dans les 30 jours suivant leur accident ;
- le nombre annuel de personnes blessées hospitalisées à plus de 24 heures.

Ces indicateurs de l'accidentologie donnent un éclairage particulier sur la sinistralité de la route. Ils présentent un impact social fort, utilisé dans la communication gouvernementale, et permettent des comparaisons avec les autres pays, notamment européens.

Les données permettant d'établir les indicateurs du programme 207 proviennent du bilan annuel 2012 de la sécurité routière. Les indicateurs d'accidentologie des programmes 152 et 176 sont, quant à eux, valorisés à partir des remontées rapides des forces de l'ordre (nombre d'accidents, des tués et des blessés – ATB). Ainsi, un léger décalage peut exister entre les valeurs cumulées des indicateurs des programmes 152 et 176 et la valeur de l'indicateur du programme 207.

#### INDICATEUR 1.1 : Nombre annuel des tués (France métropolitaine et départements d'outre-mer) [Programme 207]

(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.

**INDICATEUR 1.2 : Nombre de tués en zone police [Programme 176]**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Nombre de tués en zone police	nombre	1 045	976	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

**Précisions méthodologiques**Source des données : ONISR

Tout accident mortel de la circulation routière doit faire l'objet d'une fiche BAAC (bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation), rempli par le service de police compétent géographiquement. Les BAAC sont centralisés puis envoyés à l'ONISR pour enrichissement et exploitation.

Mode de calcul : Nombre de tués, consolidé à 30 jours sur l'année N.

Commentaires :

Les consolidations effectuées par l'ONISR parfois 2 ans après la remontée de données, ainsi que la requalification de procédures entraînent des modifications de données entre RAP et PAP.

Le délai de 30 jours permet de déterminer si la cause du décès est liée à un accident de la route.

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

Afin de maintenir à la baisse les accidents mortels de la circulation routière, la police nationale maintient sa politique de prévention éducative, en liaison avec ses partenaires institutionnels ou associatifs. Elle vise les publics les plus exposés : conducteurs de deux-roues motorisés, jeunes conducteurs et cyclistes.

De plus, la dissuasion, c'est-à-dire la présence ostensible sur le bord des routes et la répression ciblée des infractions contribuent à cette politique de lutte contre la violence routière.

**INDICATEUR 1.3 : Nombre de tués en zone Gendarmerie [Programme 152]**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Nombre de tués	Nombre	2 785	2 442	en baisse	en baisse	≤ 2 319	≤ 2 000

**Précisions méthodologiques****Périmètre**

La métropole et les 5 départements d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, Réunion).

**Mode de calcul**

Nombre annuel de tués dans le cadre d'accidents de la circulation routière constatés par les unités de gendarmerie.

**Source des données**

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN), mission du pilotage et de la performance (MPP).

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats obtenus en 2013 et des réalités opérationnelles.

Afin d'orienter à la baisse les accidents corporels de la circulation routière, la gendarmerie nationale appuie son action sur :

- une politique de prévention éducative, en liaison avec ses partenaires institutionnels ou associatifs, autour de cibles thématiques comme les conducteurs de deux-roues motorisés et les jeunes conducteurs (« Permis piéton », animation des pistes routières, mise en œuvre de la « piste 10 de conduite jeune ») ;
- la dissuasion, c'est-à-dire la présence ostensible des gendarmes sur le bord des routes en fonction des enjeux locaux ou nationaux de sécurité routière, aux lieux et périodes appropriés. La gendarmerie s'appuie alors sur son maillage territorial et sa mission de contrôle des grands axes de communication ;
- une répression ciblée des comportements dangereux et des infractions génératrices d'accidents, liées notamment à la vitesse, à l'alcool et aux stupéfiants ;
- une communication externe choisie, afin d'étendre l'impact des contrôles et d'en faciliter la compréhension par le public.

## OBJECTIF CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

### OBJECTIF n° 2 : Mieux connaître les causes et les conséquences de l'insécurité routière

Les causes et les conséquences de l'accidentalité routière doivent être mieux connues pour être mieux appréhendées et mieux traitées.

A ce titre, l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) coordonne, avec le soutien financier du **programme 207 « Sécurité et circulations routières »**, la réalisation d'études et d'expérimentations pour mieux connaître et mieux appréhender les risques relatifs à l'insécurité routière. L'amélioration des conditions de sécurité se réalise sur la base du résultat des analyses des accidents, mais aussi à partir d'études dans des domaines tels que la conception des véhicules. L'ONISR est également chargé de diffuser toutes les informations et recommandations utiles, susceptibles d'améliorer la connaissance des problèmes de risques routiers et d'en réduire les effets par des modifications de comportements. Enfin, il évalue l'efficacité des différentes actions menées contre l'insécurité routière. Les études et les expertises réalisées ainsi que les dispositions réglementaires décidées relèvent principalement des trois thèmes suivants : l'accidentologie, les aides à la conduite et la réglementation.

Pour mener à bien ses missions, l'ONISR s'appuie sur les différents services de l'État et sur ses établissements publics, en particulier, l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et le centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

Les missions de l'IFSTTAR, financé par le **programme 190 « Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables »**, consistent à réaliser, orienter, animer et évaluer des recherches, des développements et des innovations dans les domaines du génie urbain, du génie civil et des matériaux de construction, des risques naturels, de la mobilité des personnes et des biens, des systèmes et des moyens de transports et de leur sécurité, des infrastructures, de leurs usages et de leurs impacts, considérés des points de vue technique, économique, social, sanitaire, énergétique, environnemental et humain.

Le programme de recherche de l'IFSTTAR fixé par son contrat d'objectifs et de performances 2013-2016, signé par les ministres concernés le 3 septembre 2013, est intégré au premier axe stratégique de ce contrat, qui s'intitule « analyser et innover pour une mobilité durable et responsable ».

Un des objectifs de cet axe vise plus précisément à renforcer la sécurité routière, le confort dans les transports et à minimiser les impacts sur la santé.

Quatre des thématiques traitées répondent à l'enjeu de réduction de l'accidentalité routière :

- la compréhension des dysfonctionnements du système homme/véhicule/infrastructure liés aux évolutions de la société ;
- les relations entre états du conducteur, comportements de conduite et risques ;

- les liens entre typologie d'accidents, blessures et conséquences socio sanitaires ;
- les dispositifs et aménagements (véhicules, infrastructures, réseaux) pour améliorer sécurité, confort et accessibilité.

La cinquième thématique vise à améliorer la formation des conducteurs et à lutter contre le non-respect du code de la route en concevant et en évaluant des actions innovantes pour agir sur les comportements.

Sur le sujet de l'accidentalité routière, des travaux importants portés en 2013 et en 2014 porté sur la mobilité et les risques des personnes âgées, des propositions sur le maintien de leur mobilité ont été élaborées au niveau européen. Les risques évalués s'appuient notamment sur l'analyse d'une cohorte de 1 200 conducteurs âgés.

Les sur-risques d'accident liés aux défauts d'attention ont été étudiés. Un ouvrage collectif décrit comment les conducteurs adaptent leurs comportements lorsqu'ils utilisent des technologies embarquées.

Un Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO) est en ligne sur le site de la commission européenne. Il vise à améliorer la qualité et la quantité des données à analyser. Au niveau français, une base de données accidents a été constituée. Elle présente l'avantage d'appréhender de façon plus complète le rôle de certains facteurs comme la vitesse de choc ou la responsabilité des impliqués. L'Observatoire Rhône-Alpes du traumatisme a continué à se développer en intégrant le département de l'Ain. Concernant le devenir des victimes, le suivi de la cohorte ESPARR (Etude de Suivi d'une Population d'Accidentés dans le Rhône) a permis de prendre en compte les aspects multidimensionnels des conséquences d'un accident de la route. Les résultats fournissent des preuves objectives pour aider et influencer les politiques de santé publique et de sécurité routière.

La modélisation du corps humain réalisée aujourd'hui a permis d'étudier la vulnérabilité du piéton selon les catégories de véhicules et de développer un système de retenue du piéton afin d'éviter la chute au sol.

Une direction assistée électrique personnalisée à l'intention des personnes souffrant d'un handicap a été mise au point. Des configurations innovantes pour les feux-avant des motos ont été testées afin d'améliorer la perception visuelle par les autres usagers. De nouvelles connaissances sur la sécurité des enfants transportés par automobile sont disponibles.

Des résultats sur la prévention des risques des 2 roues motorisés (2RM) et de diagnostic de la visibilité et de la lisibilité de l'environnement routier sont à noter.

Au titre de la formation des conducteurs, une action de sensibilisation des élèves de lycée (16-18 ans) à la sécurité routière a été réalisée dans de nombreux lycées du territoire national, son impact sur les comportements et les attitudes des jeunes est en cours d'évaluation.

Pour ce qui est du non-respect du code de la route, une nouvelle typologie des stratégies adoptées par les automobilistes pour transgresser le code de la route a été établie, le poids des éléments de contexte qu'ils soient physiques (visibilité de l'intersection), sociaux (automobiliste qui franchit le feu orange) ou personnels (fait d'être pressé) sont des prédictors de la transgression au feu orange. Le suivi sur 5 ans de conducteurs alcooliques récidivistes ayant intégré un programme d'éthylotests anti-démarrage (EAD) comparé à un groupe contrôle a permis de constater une réduction du récidivisme après l'enlèvement du dispositif.

Le comité des experts (dont 7 membres sur 16 sont issus de l'IFSTTAR) vient en appui de la direction de la sécurité routière (DSCR) et du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) en proposant une stratégie en vue de réduire le nombre de personnes tuées à l'échéance de 2020. Depuis 2013, des mesures ont été hiérarchisées dans 2 tomes qui précisent également les éléments qui ont procédé à ces choix. Les 2 tomes ont été présentés au CNSR en 2013 et 2014. 2015 verra l'aboutissement de la proposition.

Cette stratégie a identifié des sujets de recherche qui vont compléter la réflexion entreprise par l'IFSTTAR, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) et l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR) sur un programme de recherches pluriannuel à l'attention de la DSCR et de l'Observatoire national de sécurité routière (ONISR), il sera finalisé à la fin 2014. Des nouvelles actions de recherche en partenariat avec le CEREMA vont être lancées sur le sujet de la vitesse (pratiquée, réglementaire, adaptée, maîtrisée) et de l'optimisation de la lisibilité et de l'acceptabilité du système routier.

En complément de ces travaux, l'IFSTTAR répond aux appels d'offres de recherche nationaux (FSR1, ANR, ADEME, FUI), européen (H2020) et régionaux. La sélection des projets pour 2015 n'est pas encore connue.

Les principales missions du CEREMA, financé par le **programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables »** sont de promouvoir les modes de gestion des territoires qui intègrent les facteurs environnementaux, économiques et sociaux, d'accompagner les acteurs publics et privés dans la transition vers une économie sobre en ressources et décarbonée, respectueuse de l'environnement et équitable, et d'apporter à l'État et aux acteurs territoriaux un appui d'ingénierie et d'expertise sur les projets d'aménagement nécessitant une approche pluridisciplinaire. Il a vocation à les assister dans la gestion de leurs patrimoines d'infrastructures de transport et leur patrimoine bâti, et à renforcer leur capacité à faire face aux risques. En outre il a pour mission de capitaliser et promouvoir au niveau territorial et international les savoir-faire qu'il développe.

L'article 2 de son décret statutaire (décret du 27 décembre 2014) précise qu'une de ses missions est de contribuer à la sécurité routière.

A ce titre, le CEREMA a, en 2014, développé les activités suivantes :

- connaissance de l'accidentologie, des trafics et des comportements : méthodologie, exploitation statistique, analyse détaillée d'accidents, appui aux ODSR/ORSR, recherche et expérimentation ;
- sécurité des infrastructures sur tous les réseaux (réglementation en matière de signalisation, équipements de la route, circulation) : méthodologies et procédures, diagnostics et études d'enjeu sur des démarches formalisées (SURE, ISRI), animation et appui technique pour les CDUSR, participation à l'évolution de la réglementation nationale et européenne (signalisation, équipements de la route, circulation), animation des CoTITA, des clubs métiers (filiales FACES), certification, homologation, normalisation ;
- démarche code de la rue, dans une approche intégrées de la sécurité des déplacements en milieu urbain, traduction de la prise en compte des usagers vulnérables dans la conception de l'infrastructure et la réglementation : association au comité technique code de la rue, visites terrains et remontées, diffusion des savoir-faire, accompagnement des services techniques dans l'évolution réglementaire ;
- politiques locales : partenariats, chartes (notamment sur les thèmes : alcool, stupéfiants, téléphone portables, vitesse, usagers vulnérables) ; appui au pôle d'animation de sécurité routière (réseau des CMSR), relais de communication de sécurité routière vers les collectivités locales, lien avec les partenaires, animation des réseaux, appui technique dans l'animation des politiques locales et le montage de projets, formation ;
- deux roues motorisés : expérimentation (véhicule, infrastructure et comportement), mesures de trafics deux roues motorisés, études préalables aux évolutions réglementaires et accompagnement ;
- transports exceptionnels : animation du réseau métier, formation prise de poste, compagnonnage ;
- réforme du permis de conduire et éducation routière : développement et déploiement d'outils informatiques, évaluation, audits qualité ;
- contrôle sanction automatisé : recherche et expérimentation, appui technique à la politique de contrôle (enjeux, stratégie, évaluation ...).

Pour 2015, le programme des activités du CEREMA n'est pas encore défini. Il sera élaboré en lien avec les services du MEDDE-MLET d'ici la fin de l'année, et sera validé par le conseil d'administration au premier trimestre 2015. Cependant les activités du domaine de la sécurité routière s'inscriront dans le cadre des orientations stratégiques de la DSCR, avec laquelle sera élaborée la programmation correspondante :

- observer pour comprendre l'accidentalité, avec les thèmes suivants : données et exploitation, analyse de l'accidentalité, évaluation des mesures passées ou à venir, valorisation des informations ;
- réduire l'accidentalité des jeunes et des conducteurs novices, avec les thèmes suivants : accidentalité et comportement, avant le permis, après le permis ;
- réduire l'accidentalité due à des vitesses excessives ou inadaptées, prise en compte de l'infrastructure, évolution des véhicules avec les thèmes suivants : cohérence des vitesses, lisibilité de la route, sécurité des infrastructures et signalisation ;
- attention au volant et performances de conduite : effet de l'alcool, la drogue, la vigilance et les distracteurs ;
- réduire l'accidentalité des deux roues motorisés, mieux connaître les enjeux liés à l'accidentalité des deux roues motorisés ;
- réduire l'accidentalité des usagers vulnérables : piétons, cyclistes, passagers, séniors.



## L'ÉDUCATION ROUTIÈRE À TOUS LES ÂGES

### OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

#### OBJECTIF n° 3 : Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

##### ■ Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Si depuis dix ans le nombre de tués dans les accidents de la route a nettement diminué, le lourd tribut versé par les enfants et les jeunes adultes reste préoccupant et justifie la poursuite d'actions spécifiques menées notamment dans le cadre scolaire.

La lutte contre l'insécurité routière appelle la mise en œuvre d'une éducation à la sécurité routière dès l'école maternelle.

Le continuum éducatif auprès des jeunes constitue l'un des principaux axes d'action des pouvoirs publics pour lutter contre ce fléau en considérant que les connaissances et les compétences ne peuvent pas se limiter qu'au seul permis de conduire, mais doivent être acquises dès le plus jeune âge et progresser de façon continue, de l'école maternelle jusqu'au lycée.

Le parcours scolaire est ainsi jalonné de rendez-vous destiné à sensibiliser les jeunes publics à la sécurité routière par le biais d'outils adaptés aux tranches d'âge ciblées. La réforme du permis de conduire annoncée par le ministre de l'intérieur, en juin 2014, vient renforcer cette exigence par l'instauration d'une sensibilisation à sécurité routière en classe de seconde. Pour tous les lycéens, l'accent sera mis sur la perception du risque.

La lutte contre l'insécurité routière se traduit, au sein du ministère de l'éducation nationale, par la mise en œuvre d'une éducation à la sécurité routière à l'école, au collège et au lycée ou en centre de formation des apprentis.

Dans les établissements du premier degré (**programme 140 « Enseignement scolaire public du premier degré » de la mission « Enseignement scolaire »**), comme dans ceux du second degré (**programme 141 « Enseignement scolaire public du second degré » de la mission « Enseignement scolaire »**), cet enseignement (prévu par le code de l'éducation à l'article L. 312-13) constitue un volet qu'il convient de replacer dans le cadre de l'enseignement des règles générales de sécurité défini aux articles R. 312-40 à 312-42. La circulaire du 24 mai 2006 (BOEN n° 33 du 14 septembre 2006) précise les conditions de mise en œuvre d'une éducation à la responsabilité en milieu scolaire qui concerne l'ensemble des domaines de l'éducation à la sécurité, ce qui inclut la sécurité routière.

Dans le premier degré, la loi n° 2013-595 du 8 juillet 2013 d'orientation et de programmation pour la refondation de l'école de la République a confirmé le principe du socle commun de connaissances, de compétences et de culture mais en a prévu une rénovation ainsi qu'une meilleure articulation avec les enseignements.

Le projet de socle présenté par le Conseil supérieur des programmes fait état de cinq grands domaines de formation ; le troisième domaine relatif à la formation de la personne et du citoyen a pour objectif de développer l'aptitude de chacun à vivre de manière autonome et à participer activement à l'amélioration de la vie collective.

L'éducation à la sécurité routière relève de ce troisième domaine.

Cette éducation s'inscrit dans les enseignements dispensés dans les différents champs disciplinaires de l'école primaire dont les programmes sont en cours de rénovation.

La circulaire n° 2014-081 du 18 juin 2014 portant recommandations pour la mise en œuvre des programmes de l'école élémentaire en attendant leur renouvellement à compter de la rentrée 2016, rappelle que la formation préparant à l'attestation de première éducation à la route (APER) s'inscrit dans les domaines de l'instruction civique et morale et de l'éducation physique et sportive.

L'attestation de première éducation à la route, délivrée à l'issue de la scolarité primaire, valide l'acquisition de règles et de comportements liés à l'usage de la rue et de la route et à la connaissance de leur justification selon les modalités prévues par la circulaire n° 2002-229 du 25 octobre 2002.

L'APER est mentionnée dans le livret personnel de compétences qui est une composante du livret scolaire de l'élève et qui est transmis au collège. L'attestation de première éducation à la route fait partie des documents remis aux parents de chaque élève à la fin de l'école primaire.

Pour faciliter la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière, le livret « La sécurité routière à l'école primaire » est disponible, ainsi que d'autres ressources de référence, sur le site pédagogique EduSCOL à l'adresse suivante : [www.eduscol.education.fr/education-securite-routiere](http://www.eduscol.education.fr/education-securite-routiere).

Par ailleurs, le réseau des coordonnateurs académiques et correspondants départementaux désignés respectivement par les recteurs et par les inspecteurs d'académie - directeurs académiques départementaux des services de l'éducation nationale (IA-DASEN) apporte son concours aux enseignants qui les sollicitent.

Enfin, depuis 2013, le ministère de l'éducation nationale organise « la semaine du vélo à l'école et au collège », opération qui s'inscrit dans le cadre du plan national d'action « mobilités actives » porté par le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports et avec la participation du ministère de l'intérieur.

Organisée en juin par les écoles et établissements volontaires, cette opération a pour objectif de valoriser ou d'initier des approches pédagogiques grâce à la pratique du vélo. Le volet sécurité routière est particulièrement présent pour cette opération dont l'édition 2014 a mobilisé 1 552 classes et 32 467 élèves, dont 28 414 du premier degré)

Un site internet national a été créé <http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/> et propose aux professeurs et équipes éducatives un espace d'inscription, des ressources, des exemples d'actions, des outils de communication, des contacts associatifs.

Assurant la continuité pédagogique entre l'école et le collège, le socle commun de connaissances et de compétences devient, de par la loi du 8 juillet 2013 d'orientation et de programmation pour la refondation de l'école de la République, le socle commun de connaissances, de compétences et de culture. Il est prévu la mise en place d'un véritable parcours civique de l'élève, constitué de valeurs, de savoirs, de pratiques, et de comportements dont le but est de favoriser une participation efficace et constructive à la vie sociale et professionnelle, d'exercer sa liberté en pleine conscience des droits d'autrui, de refuser la violence.

Dans le second degré, le décret et l'arrêté interministériels du 25 mars 2007 renforcent le caractère obligatoire de l'enseignement des règles de sécurité routière quel que soit le lieu de scolarisation ou de formation du jeune, pour l'obtention des attestations scolaire de sécurité routière de premier et de second niveau (ASSR1 – ASSR2), et de l'attestation de sécurité routière (ASR), financé avec le soutien du programme 207 « Sécurité et éducation routières ». Les candidats reçus à l'ASSR sont enregistrés dans la base élèves SIECLE pour la durée de leur scolarité.

Ces attestations revêtent un caractère obligatoire pour les personnes nées après le 1<sup>er</sup> janvier 1988, puisque l'ASSR1 est obligatoirement requise pour l'obtention du permis AM permettant de conduire un cyclomoteur ; l'ASSR 2 ou l'ASR est obligatoire pour l'obtention du permis de conduire.

La Commission nationale des ASSR, chargée de la mise à jour de la banque de questions des épreuves ASSR et ASR, a procédé en 2014 à une actualisation et à un enrichissement de la banque en privilégiant deux thématiques que sont le message d'alerte en cas d'accident et la consommation de substances psycho-actives. Cette base qui comportait initialement 400 questions, en comptera 643 pour la session 2015.

Le téléchargement des épreuves, perfectionné en 2012 au moyen du « tirage aléatoire » à partir de la plateforme <http://assr.education-securite-routiere.fr/>, permet une grande souplesse dans l'organisation des épreuves.

Cet outil présente l'avantage de ne pas être seulement utilisable pour la passation des épreuves mais également pour la préparation des épreuves et pour leur correction. Il apporte donc une véritable valeur ajoutée sur le plan pédagogique qui est appréciée par les enseignants. L'épreuve peut être préparée en ligne grâce à l'application nationale mise en place en 2012 <http://preparer-assr.education-securite-routiere.fr/>.

Chaque épreuve fait l'objet d'un diaporama de correction détaillé permettant d'aider les enseignants à accompagner les élèves.

Afin de prolonger le continuum éducatif jusqu'au lycée, le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 18 février 2010 a décidé la mise en place d'actions de sensibilisation des lycéens et apprentis (mesure 13). A cette fin, une expérimentation a été menée pendant l'année scolaire 2010-2011 dans sept académies sélectionnées en fonction de deux critères : l'accidentalité des jeunes et la préexistence d'actions en lycées. 80 établissements ont participé à cette expérimentation.

Le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 11 mai 2011 a confirmé la montée en charge progressive du dispositif. Aussi a-t-il été demandé aux recteurs de mettre en place à la rentrée scolaire 2011, des actions dans 7 % au moins des établissements de leur académie. Les listes qui sont remontées des académies ont montré qu'en réalité, des actions ont été menées dans 15 % en moyenne des lycées.

A la rentrée 2012, il a été demandé aux recteurs de généraliser les actions d'éducation à la sécurité routière à l'ensemble des lycées et des formations en apprentissage. En 2013-2014, un lycée sur deux organisait une action d'éducation à la sécurité routière.

Parallèlement, le ministère de l'éducation nationale et la délégation à la sécurité et à la circulation routière ont confié à l'IFSTTAR la réalisation d'une étude sur l'impact de ces actions à la sécurité routière sur le comportement des jeunes. Le rapport définitif de cette étude, dénommée PERLE (Prévention et éducation routière en lycée – Evaluation) sera remis en novembre 2014. Les résultats de cette étude contribueront à définir le contenu de la demi-journée de sensibilisation qui doit être généralisée dans les lycées pour les classes de seconde à compter de la rentrée scolaire 2015.

La mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière dans les établissements scolaires prend appui sur un réseau de coordonnateurs académiques « sécurité routière » et de correspondants départementaux, respectivement désignés par le recteur d'académie et l'inspecteur d'académie - directeur académique départemental des services de l'éducation nationale (IA-DASEN)

Ces personnes-relais sont chargées, au niveau du territoire relevant de leur compétence, de porter les orientations nationales et d'accompagner les référents sécurité routière que chaque établissement doit désigner au sein de son équipe éducative.

Chaque année, une formation d'une journée doit être organisée au bénéfice des nouveaux référents d'établissement.

A compter de la rentrée scolaire 2014, des parcours de formation en ligne pour les enseignants et intervenants seront proposés en complément sur un nouveau portail dédié (<http://formation.education-securite-routiere.fr/>).

Le ministère de l'éducation nationale anime le réseau de ces coordonnateurs académiques en organisant, notamment, au moins une réunion nationale par an, afin de leur donner les orientations gouvernementales et de favoriser la mutualisation des bonnes pratiques.

Dans le cadre d'une convention entre le ministère de l'éducation nationale et son opérateur CANOPÉ, la mise à disposition d'un enseignant a permis, notamment, la création en 2010 d'un portail Internet national dédié à l'éducation à la sécurité routière ([www.eduscol.education.fr/education-securite-routiere](http://www.eduscol.education.fr/education-securite-routiere)) et sa constante actualisation depuis lors. Ouvert à tout public, il est conçu avant tout pour recenser et mutualiser les ressources pédagogiques utiles aux équipes éducatives et met à leur disposition une plateforme de blogs. Ce portail participe aussi à l'animation nationale du réseau des coordonnateurs académiques et aux échanges inter-académiques.

Plus généralement, dans chaque établissement scolaire (collège ou lycée), un comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté (CESC), est chargé d'établir un programme d'actions pour développer le plus tôt possible chez les élèves une prise de conscience destinée à favoriser l'adoption de comportements responsables aux plans individuel et collectif.

Enfin, l'ensemble des actions conduites dans un département est regroupé chaque année dans un plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) élaboré sous l'autorité du préfet et financé par le **programme 207 « Sécurité et éducation routières »**. L'éducation nationale est présente, aux côtés des autres acteurs de la sécurité routière, dans tous les PDASR.

La mise en œuvre des actions pour l'éducation à la sécurité routière à destination des élèves des établissements scolaires nécessite l'intervention de personnels des services centraux et déconcentrés (rectorats et directions des services départementaux de l'éducation nationale). La participation de ces personnels relève du **programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale »**.

Par ailleurs, depuis plus de dix ans, une part de la subvention pour charge de service publique de CANOPÉ (ex-SCEREN), opérateur du ministère de l'éducation nationale relevant du **programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale »**, est spécifiquement identifiée pour l'éducation à la sécurité routière.

Cette enveloppe a, notamment, permis de financer l'achat de 70 simulateurs de conduite deux-roues motorisés en 2010, en complément des 28 acquis en 2008, afin d'équiper les académies selon une répartition tenant compte du nombre d'élèves scolarisés et de l'étendue de l'académie.

Depuis 2010, cette somme a été déléguée à l'antenne du centre régional de documentation pédagogique (CRDP) de l'académie de Versailles (division territoriale du réseau CANOPÉ) pour la mise en place d'actions spécifiques telles que :

- la réalisation d'un portail Internet national recensant les ressources pédagogiques disponibles et son actualisation ;
- la participation à l'animation du réseau des correspondants académiques sécurité routière ainsi que l'animation depuis 2011 d'un nouveau réseau de référents sécurité routière CANOPÉ (ex-SCEREN/CRPD) ;
- la duplication et la distribution du matériel d'examen pour les épreuves des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR), notamment pour les élèves scolarisés dans des établissements relevant d'autres ministères ;
- la participation à la mise à jour de la base informatique des questions pour les épreuves ASSR et son suivi.

La convention de partenariat pour l'éducation à la sécurité routière liant le ministère de l'éducation nationale et son opérateur CANOPÉ fera l'objet d'un renouvellement en raison notamment du changement de statut de l'opérateur.

En outre, le ministère de l'éducation nationale contribue à l'effort gouvernemental en mettant un inspecteur d'académie, conseiller technique à la disposition du délégué interministériel à la sécurité routière.

La mise en œuvre des actions pour l'éducation à la sécurité routière à destination des scolaires mobilise également des moyens financiers et humains des forces de l'ordre.

La gendarmerie nationale (**programme 152**) s'investit dans de nombreuses actions d'éducation routière au profit des jeunes de 8 à 17 ans. A titre d'illustrations, l'opération « permis piéton » a ainsi concerné en 2013 450 000 enfants (15 000 kits distribués), soit un public plus de deux fois supérieur à celui touché en 2012. Elle enseigne, au-delà des règles de circulation piétonne, le sens de la responsabilité individuelle.

La gendarmerie nationale s'implique dans la formation des futurs conducteurs à travers l'opération « piste 10 de conduire jeune ». En 2013, cette opération, servie par 16 moniteurs sur 4 pistes, a été menée dans 103 établissements scolaires. 11 240 jeunes ont ainsi bénéficié d'une sensibilisation aux dangers de la route.

Des actions de prévention sont également menées par la police nationale (**programme 176**) en milieu scolaire, tant sur le respect des règles de conduite que sur les dangers d'être piéton. En 2013, 1 430 permis piétons et cyclistes ont été distribués, ils ont permis ainsi de sensibiliser 42 900 enfants. En 2015, l'utilisation des kits permis piéton et permis cyclistes continuera à être privilégiée et développée. Actuellement, 746 kits ont déjà été déployés, bénéficiant ainsi à la sensibilisation de 22 780 enfants. Ainsi qualifiés « d'ambassadeurs de la sécurité », nos jeunes concitoyens sont invités à capitaliser les bases importantes qui leur ont été enseignées et à les diffuser.

En dehors du cadre strictement scolaire, le ministère chargé des sports (**programme 219**) mène également des actions auprès des jeunes publics pour les sensibiliser aux dangers de la route. Ce ministère intervient indirectement grâce aux relations régulières et approfondies que la direction des sports ainsi que les services déconcentrés

entretiennent avec les fédérations françaises du sport automobile, de motocyclisme, de cyclisme, de cyclotourisme et de randonnée pédestre, mais aussi les fédérations affinitaires et multisports, ainsi qu'avec les nombreux clubs qui leur sont affiliés. Il apporte notamment un soutien financier par convention aux activités des fédérations, pour qu'elles mettent en place des actions visant à inciter les jeunes à pratiquer en club et à encadrer leurs pratiques. Elles conduisent aussi des actions de prévention en faveur de la sécurité routière. La Fédération française du sport automobile organise ainsi des opérations d'information et de sensibilisation des jeunes à la sécurité routière, notamment autour de l'activité de karting et du championnat de France de rallye (opération « rallye jeunes » qui avait vu en 2011 sa formule remaniée par l'adjonction de modules de sensibilisation spécifique « sécurité routière » en parallèle des actions sportives). Un financement de 227 373 € y a été consacré en 2013 pour un budget de 650 000 € via la convention d'objectifs. La convention d'objectif 2014 accorde, comme les années précédentes, une part non négligeable à cette thématique de la sécurité routière avec un budget de 250 000 €. Par ailleurs, la FFSA intervient dans le cadre de la formation des officiels et des organisateurs de rallyes. Elle organise des actions de prévention en lien avec la sécurité. Le budget de ces actions était en 2013 de 30 000 € dont 10 000 € financés dans le cadre de la convention d'objectifs.

Dans le cadre du renforcement des actions destinées à l'accueil et à l'encadrement des jeunes dans les écoles de cyclotourisme, la fédération française de cyclotourisme a rédigé un ouvrage pédagogique intitulé « Le Cyclotourisme à l'école » réalisé par un groupe de cadres techniques fédéraux, du ministère chargé des sports et du ministère de l'Éducation nationale, en collaboration avec l'union sportive de l'enseignement du premier degré (USEP) et les éditions EPS. L'objectif de cet ouvrage consiste à développer la pratique du vélo chez les élèves du primaire mais aussi à évoquer la sécurité routière à vélo (12 500 € au titre de la convention d'objectif 2014 pour un budget de 25 000 € ont été versés pour un tirage de 10 000 exemplaires de cet ouvrage édité en juin 2014).

Enfin dans le cadre de la prévention de la sécurité, la Fédération forme des délégués sécurité au sein de chaque structure départementale. Actuellement, 30 100 clubs ont été sensibilisés aux bons réflexes pour rouler en groupe (5 000 € au titre de la convention d'objectifs 2014 pour un budget de 20 000 €).

Les actions de prévention organisées par les services déconcentrés de la protection judiciaire de la jeunesse (**programme 182**) en faveur des mineurs délinquants ou en danger s'inscrivent dans les priorités de la délégation interministérielle à la sécurité routière et de ses partenaires européens, que sont l'enseignement des règles de sécurité routière à tous les jeunes, quelle que soit leur situation scolaire ou de formation professionnelle.

L'apprentissage de la conduite et de la sécurité routière est un outil privilégié pour les services de l'État et les associations qui sont chargés de l'insertion sociale et professionnelle de publics fragilisés, mal insérés socialement, éloignés de l'emploi et de la citoyenneté. L'objectif est avant tout de développer chez les jeunes conducteurs de deux-roues ou de voitures des comportements qui ne mettent en jeu ni leur sécurité, ni celle des autres.

En se saisissant de leur désir de conduire, un parcours éducatif structurant leur est proposé au cours duquel sont repris les apprentissages de base, le partage de l'espace public, le respect de soi et d'autrui, l'intégration de la notion d'ordre public.

Indirectement, cette activité est également l'occasion de réaliser des actions de sensibilisation concernant les risques liés à l'usage de produits psychoactifs (médicaments ou drogues) et de contribuer à déceler certaines défaillances sensorielles (vue, ouïe ...).

En outre, il s'agit aussi d'une opportunité pour certains mineurs de réussir un examen qu'ils auraient dû passer pendant leur scolarité, l'obtention de l'attestation de sécurité routière (ASR) et du brevet de sécurité routière (BSR) se révélant souvent être, pour eux, une première situation de réussite (cf. ante).

En ce qui concerne l'ASR, en 2014, la PJJ dispose de 75 unités habilitées à délivrer cette attestation. Ces dernières se répartissent sur l'ensemble du territoire. Ainsi, 800 jeunes ont obtenu l'ASR en 2013. En 2014, plus de 800 jeunes ont préparé cette attestation dans ce cadre.

En amont même de l'obtention de ces examens, la DPJJ contribue à ce que les mineurs pris en charge remplissent les conditions nécessaires à la réinscription au sein d'un parcours de formation. A titre d'exemple, l'accord-cadre signé le 7 juin 2011 avec la direction du service national et la direction de l'administration pénitentiaire poursuit cet objectif. En effet, ce protocole fixe le cadre d'organisation des journées défense et citoyenneté en milieu carcéral et en milieu ouvert pour les jeunes recensés de 16 à 25 ans. Cette démarche leur permet d'être en règle avec les obligations du code du service national avant la fin de leur prise en charge ou de leur détention et de pouvoir débiter immédiatement l'ensemble des démarches d'insertion. Le passage d'examens et concours soumis à l'autorité publique, dont font partie

les attestations et brevets de sécurité routière ainsi que le permis de conduire, s'inscrit dans le processus de réinsertion.

Par ailleurs, pour les mineurs ne pouvant bénéficier d'emblée des dispositifs de droit commun, la circulaire d'orientation du 3 avril 2012, relative à l'action d'éducation structurée par les activités de jour prévoit la construction d'un parcours personnalisé pour chaque jeune à partir d'un emploi du temps structuré. L'organisation d'activités de jour a pour objectif la réinscription des mineurs sous mandat judiciaire dans les dispositifs de droit commun en matière de formation et d'insertion professionnelle. L'attestation de sécurité routière peut servir de support à la mise en place des actions collectives ou individuelles de ces dispositifs.

Les cours d'apprentissage de la conduite pour les jeunes de la PJJ sont mis en œuvre par des personnels de la PJJ titulaires du BEPECASER (brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière) ou en partenariat avec des auto-écoles. Les actions de formation des professionnels de la PJJ sont proposées par les pôles territoriaux de formation (PTF) de la DPJJ. L'École nationale de la PJJ met en place une session de formation permettant l'accompagnement des jeunes suivis par la PJJ dans la préparation à l'ASR.

La PJJ développe chaque année une série d'actions partenariales sur la prévention routière au niveau territorial. Ces actions peuvent être soit une sensibilisation aux dangers de la route, soit une formation au permis de conduire, ou toute autre action visant à mieux insérer socialement et développer de bons comportements routiers chez les jeunes sous protection judiciaire.

La dimension prévention routière peut enfin être directement liée aux actes commis et devenir ainsi la modalité d'organisation de l'action conduite. En ce sens peuvent être cités des stages routiers en alternative aux poursuites, des mesures de réparation en partenariat avec des maisons départementales de la sécurité routière, des stages de formation civique ou de citoyenneté.

Sur l'ensemble du territoire des actions de formation au permis B, de passage du BSR sont organisées régulièrement par les directions territoriales de la PJJ avec l'ensemble des partenaires publics et associatifs. Un bilan 2012-2013 des actions en faveur de la prévention à la sécurité routière a été réalisé en juin 2013 auprès de l'ensemble des services de la PJJ : 94 services sont directement impliqués dans l'animation des 201 actions répertoriées. Ces actions ont permis, sous différentes modalités, de sensibiliser 3183 jeunes sous protection judiciaire durant cette période.

A titre d'exemple, dans le Val-de-Marne, les actions de prévention de sécurité routière s'inscrivent dans le plan départemental de sécurité routière. Les actions menées (passation ASSR / BSR, organisation sur trois jours d'un Forum autour de la sécurité routière, ateliers éducatifs s'appuyant sur la préparation du code, etc.) ont concerné plus de 200 jeunes entre juillet 2012 et juin 2013.

Il convient également de souligner qu'un nombre important d'actions sont menées en partenariat et avec le soutien de l'association Agir ABCD, qui propose l'intervention de retraités bénévoles. Cet engagement partenarial conduit la DPJJ à actuellement renouveler l'accord cadre liant ces deux institutions.

Dans le domaine de la prévention de la délinquance et de la réitération, la PJJ développe avec ses partenaires un panel de médias éducatifs en support de l'action d'éducation conduite visant à permettre à des jeunes en difficulté de mieux appréhender les règles de la sécurité routière, le bon comportement sur la route, le respect d'autrui. Au sein de la direction interrégionale de la PJJ Grand-Centre par exemple, des actions de sensibilisation au code de la route sont organisées dans le cadre des mesures judiciaires mises en œuvre telles que la mesure de réparations ou les stages de citoyenneté. Ainsi les services proposent, en partenariat avec les services territoriaux de la prévention routière, des mises en situation pour faire prendre conscience aux jeunes des risques liés à la conduite sous l'emprise de produits. De même, il leur est exposé à cette occasion les risques liés à la vitesse excessive, au non-respect du code de la route. Aussi, une inspectrice du permis de conduire, chargée de missions prévention à la préfecture du Loiret, intervient régulièrement auprès des jeunes sous protection judiciaire dans le cadre de la passation du brevet de sécurité routière ou encore d'actions de sensibilisation. Il est prévu en 2014 au sein de ce territoire, sur la ville de Chartres en particulier, de faire intervenir les services de la prévention routière auprès des équipes de la PJJ pour leur apporter une meilleure connaissance du panel des outils utilisables avec les publics pris en charge.

Autre exemple, en Haute-Garonne, le service territorial éducatif d'insertion (STEI) de Toulouse mène une action permanente de réponse et de prévention de la délinquance routière, notamment par la mise en œuvre de mesures de réparation dans le cadre de délits à caractère routier.

La mise en œuvre de ces mesures est une opportunité pour reprendre les faits et le contexte ayant donné lieu à cette décision judiciaire, dans un travail et un débat avec les jeunes sur les comportements à risques (transgression, alcool, stupéfiants, vitesse). De même, leur sont fournis à cette occasion différents éléments techniques de compréhension et de formation à la conduite. Ce travail est mené avec tous les services PJJ exerçant des mesures de réparation. Il peut être conduit en lien avec les acteurs œuvrant dans le champ de la politique de prévention de la délinquance tels que la police nationale (**programme 176**) et la gendarmerie nationale (**programme 152**).

### INDICATEUR 3.1 : Taux de conducteurs novices parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel [Programme 207]

(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.

**OBJECTIF n° 4 : Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie**

■ Programme 207 : Sécurité et éducation routières

De nombreux accidents impliquent un ou plusieurs conducteurs qui ne sont pas titulaires du permis de conduire. En 2012, 4,5 % des accidents mortels ont été causés par un conducteur sans permis.

Le service du permis de conduire est un outil privilégié de la lutte contre l'insécurité routière et constitue également un élément essentiel de l'insertion sociale et professionnelle, en particulier des jeunes.

Afin de lutter contre l'insécurité routière, les conditions doivent être réunies pour qu'en premier lieu, le coût de la formation au permis de conduire soit accessible au plus grand nombre. Par ailleurs, les délais d'attente entre l'inscription et la convocation aux examens, ainsi que les conditions d'accueil dans les centres d'examen doivent être optimisés. Enfin, la formation dispensée par les écoles de conduite doit être mieux adaptée.

La réforme du permis de conduire annoncée par le ministre de l'intérieur, en juin 2014, va dans ce sens et vise, d'une part, à réduire les délais de passage et donc les coûts pour les usagers, et d'autre part, à rendre le permis plus accessible pour les jeunes (rénovation du dispositif du permis à un euro par jour, mise en place de guichet unique pour les aides ...).

Le **programme 207 « Sécurité et éducation routières »** intervient pour créer les conditions favorables à l'obtention du permis de conduire par la mise en œuvre, outre les actions menées dans le cadre de l'éducation en milieu scolaire (cf. supra) :

- d'une formation par les écoles de conduite mieux adaptée ;
- de la rénovation des épreuves de l'examen national et des modalités de leur évaluation ;
- d'une meilleure qualité d'accueil des candidats ;
- de l'optimisation des délais d'attente entre l'inscription et la convocation aux examens du permis de conduire.

Ce programme finance également le dispositif du permis de conduire à un euro par jour. 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.

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.

En 2015, l'objectif est de financer 23 800 prêts par trimestre, soit 95 000 prêts sur l'année, dont 1 000 cautionnés par l'État.

Pour ce faire, les leviers d'actions sont :

- 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. L'objectif est de stabiliser la dépense moyenne liée à la délivrance d'un permis de conduire pour l'administration.



- le taux de conducteurs novices (moins de trois ans de permis) impliqués dans un accident corporel rapporté au nombre total de conducteurs impliqués dans un accident corporel. Il est observé depuis dix ans une tendance à la hausse de la part de conducteurs débutants dans les accidents corporels. L'objectif est d'inverser cette tendance.

**INDICATEUR 4.1 : 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) [Programme 207]**

(du point de vue de l'utilisateur)

	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.

**INDICATEUR 4.2 : Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière [Programme 207]**

(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.

**OBJECTIF n° 5 : Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points**

### Programme 752 : Fichier national du permis de conduire

Le système du permis à points, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1992, constitue aujourd'hui un instrument privilégié du dispositif de prévention et de lutte contre l'insécurité routière car il induit une évolution des comportements au volant de nos concitoyens. Le système de retrait et de reconstitution de points, indexé sur la gravité des infractions commises, permet aux conducteurs contrevenants de mesurer les conséquences de leurs comportements et des risques qu'ils prennent au volant.

L'intérêt pédagogique de ce dispositif reste conditionné par la pertinence des informations effectivement délivrées aux conducteurs poursuivis. A ce titre, le code de la route (articles R 223-3 et s.), prévoit l'envoi de différents types de

courriers destinés à assurer la meilleure information possible de chaque titulaire du permis de conduire quant au nombre de points affectés à son dossier.

Aussi, en 2015, le **programme 752 « Fichier national du permis de conduire »** poursuivra son objectif visant à assurer une information optimale des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points, à l'occasion de chaque retrait ou récupération de points. Pour ce faire, les crédits de ce programme porteront les dépenses relatives à l'information des titulaires d'un permis de conduire, les dépenses de maintenance courante et évolutive du fichier national du permis de conduire ainsi que les dépenses relatives à l'hébergement et à l'exploitation des plateformes de production du permis de conduire sécurisé (serveurs et logiciels).

En outre, et afin d'achever le projet dénommé « FAETON », mis en œuvre en 2010 et destiné à remplacer le système informatique actuel, le programme supportera les dépenses permettant d'achever la mise au point de la version à déployer de l'application de gestion, d'engager son déploiement dans les services et d'assurer son maintien en condition opérationnelle de fonctionnement ainsi que celui des plateformes informatiques sur lesquelles l'application est mise en œuvre. et fait partie intégrante du système de formation et de suivi de l'évolution des attitudes au volant de nos concitoyens.

Le **programme 307 « Administration territoriale »** participe également au financement du service du permis de conduire en dédiant une partie des effectifs des préfectures à la gestion de ce titre. Ce programme porte également la subvention pour charges de service public de l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS) dont une partie de l'activité est dédiée à la production des permis de conduire.

Pour les bureaux des permis de conduire des préfectures et sous-préfectures, l'année 2013 a été marquée par la mise en place de FAETON afin de répondre à la directive européenne n° 2006/126/CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire qui poursuit des objectifs en termes de lutte contre la fraude, de garantie de libre circulation au sein de l'Union européenne et d'amélioration de la sécurité routière.

Cette nouvelle procédure instaure, en effet, un format unique et sécurisé pour les permis de conduire délivrés dans les vingt-sept pays de l'Union européenne et la mise en place de nouvelles catégories de permis de conduire permettant un apprentissage progressif de la conduite de certains véhicules.

Si l'instruction des dossiers de droits à conduire est toujours menée en préfecture (1 550 ETPT), la fabrication des titres relève désormais de la compétence de l'ANTS qui a en charge le contrôle de la production et de la sécurisation des titres effectuées par le centre de traitement et de numérisation (CTN) et par l'imprimerie nationale. FAETON représente une dépense pour l'ANTS de 42,33 M€ en 2013, 68,82 M€ en 2014 et de 67,8 M€ en 2015.

Des évolutions permettant de transposer intégralement la directive précitée doivent encore intervenir.

L'objectif retenu permet de souligner les évolutions du comportement des conducteurs contrevenants en matière de sécurité routière.

Celles-ci se traduisent notamment par le nombre de retraits et de restitutions de points opérés dans les dossiers des titulaires de permis de conduire et sont matérialisées par les lettres correspondantes adressées à ces conducteurs.

L'évolution du nombre de lettres de retrait et de restitution de points et la ventilation en deux sous-indicateurs permettent d'effectuer, selon les différents types de courriers, des corrélations entre les retraits et les restitutions de points, autrement dit entre les volets sanction et prévention de la politique de sécurité routière.

#### INDICATEUR 5.1 : Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points [Programme 752]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Nombre total de lettres de restitutions de points par rapport à l'année antérieure (lettre 46)	nombre	2 399 947	7 884 281	7 700 000	8 000 000	8 400 000	9 170 000
Nombre total de lettres de retrait de points par rapport à l'année antérieure (lettre 48).	nombre	7 673 488	8 086 526	9 300 000	8 200 000	8 600 000	9 400 000

### Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : les lettres d'information sont éditées et adressées aux titulaires du permis de conduire par l'Imprimerie nationale, pour le compte du ministère de l'intérieur (délégation à la sécurité et à la circulation routières), afin d'informer le conducteur d'un retrait ou d'une restitution sur le capital de points de son permis de conduire.

Les lettres de retrait figurent sous la référence « lettre 48 ».

Les lettres de restitution portent la référence « lettre 46 ».

### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le taux de disponibilité des radars devrait s'améliorer progressivement en 2014 et 2015, avec en parallèle le déploiement de dispositifs plus performants. Aussi, le nombre de lettres de retrait envoyées devrait reprendre progressivement une tendance à la hausse.

Dans la même logique, le nombre de lettres de restitution devrait également progresser.

### OBJECTIF n° 6 : Développer l'éducation routière tout au long de la vie

Si l'éducation à la sécurité routière doit s'entreprendre dès le plus jeune âge, elle doit néanmoins être entretenue tout le long de la vie. Cette éducation s'inscrit dans un processus progressif et continu : en famille, à l'école, au moment du passage de l'examen du permis de conduire et après son obtention, pendant la vie active et au-delà.

L'éducation à la sécurité routière concerne donc l'ensemble des usagers de la route (pas seulement les conducteurs), du plus jeune âge jusqu'à la fin de la vie. Parallèlement à l'action indispensable des milieux associatifs et professionnels sur le sujet, les pouvoirs publics se doivent donc de développer et promouvoir les rendez-vous entre l'éducation routière et les usagers tout au long de leur vie (campagnes de communication, stage de récupération de points, projet de post-permis pour les conducteurs novices).

A ce titre, le **programme 207 « Sécurité et éducation routière »** finance des actions de communication et de mobilisation. Préalablement à la mobilisation de l'opinion publique et des élus locaux, l'efficacité de l'action de l'État dans la lutte contre l'insécurité et la délinquance routières doit être renforcée par une stratégie de communication gouvernementale et ministérielle (ministre et préfets) sensibilisant le public et notamment les jeunes aux problèmes de l'utilisation et du partage de la route. Cette action se traduit notamment par la réalisation de campagnes de communication et d'information diffusées sur les différents médias (télévision, radio, presse, affichage et Internet) et la participation à des événements nationaux choisis selon les thèmes et les publics visés. Chacune de ces actions donne lieu à des relations presse et des relations publiques soutenues.

De même, le **programme 176 « Police nationale »** mène des actions visant à récompenser les comportements les plus civiques : outre la verbalisation, les services de police valorisent les conducteurs qui respectent non seulement le code de la route, mais aussi les autres usagers de la route. Ainsi, par exemple, les quinzaines de la sécurité routières, en Île-de-France accentuent leurs actions sur l'aspect multimodal : tramways, bus, cyclistes et piétons.

### OBJECTIF n° 7 : Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables

Les conducteurs de deux-roues (cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes), mais aussi les piétons et les seniors sont particulièrement vulnérables et constituent un enjeu essentiel de la sécurité routière.

Le **programme 152 « Gendarmerie nationale »** mène des actions spécifiques auprès des motocyclistes pour qu'ils puissent bénéficier d'un approfondissement de la formation initiale reçue en milieu civil, notamment au regard de la maîtrise de la trajectoire de sécurité. Les contrôles de ces usagers constituent également une priorité pour la gendarmerie (conformité du véhicule, respect des vitesses).

Le **programme 176 « Police nationale »** intervient également auprès des conducteurs de deux-roues. La lutte contre le débridage des scooters de moins de 50 cm<sup>3</sup> se traduit par un renforcement des contrôles et une campagne d'information auprès des conducteurs et des détaillants des pièces détachées afin d'assainir le parc. Parallèlement, les opérations « motards, tous acteurs » ou « sauve ta vie » en région parisienne récompensent les bons comportements des usagers de deux roues motorisés, ou exposent les risques par l'utilisation de crash tests.

Le ministère chargé des sports (**programme 219 « Sport »**) mène également des actions de sensibilisation auprès des conducteurs de deux-roues. Pour la neuvième année consécutive, la Fédération française de motocyclisme a organisé l'opération "Portes ouvertes des circuits", en association avec des partenaires privés, le ministère chargé des sports et la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR). Cette formule d'initiation découverte favorise l'accès aux circuits de vitesse, aux utilisateurs de « 2 roues motorisés » (2 RM). Cela leur permet de découvrir le roulage loisir, sur un lieu de pratique sécurisé. Conseillés par des éducateurs diplômés d'Etat, les participants peuvent appréhender le comportement de leur machine, ainsi que leurs réactions au guidon dans un cadre sécurisé tout en améliorant leur conduite. Ainsi la Fédération française de motocyclisme conduit cette opération en l'associant à une campagne de promotion de la sécurité routière (affichage, annonces dans la presse spécialisée) et sessions de découverte de circuit encadrées (roulage, atelier thématique, contrôle technique) ; un financement de 5 000 € y est consacré en 2014 via la convention d'objectifs, pour un budget global de plus de 25 000 €.

Au niveau national, la Fédération française des motards en colère (FFMC) et la Fédération française de motocyclisme (FFM) participent aux débats du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) en y apportant leurs propositions pour la sécurité des usagers en deux-roues, propositions que la FFM met en œuvre dans les domaines de la formation des motards, de l'assurance moto, de la sensibilisation au risque pour les jeunes, de l'information des usagers et du partage de la route au bénéfice de tous. Dans l'optique d'avoir une connaissance plus fine de l'accidentologie, la FFM participe également aux réflexions du comité d'enquête piloté par le service de l'observation et des statistiques dont l'objet est de mettre en place une enquête visant à déterminer et caractériser le parc roulant et les usages des 2RM en France.

La Fédération française de cyclotourisme (FFCT), quant à elle, mène, en liaison étroite avec le ministère chargé des sports, des actions en faveur de la sécurité à vélo. Elle conduit diverses opérations de prévention, dont la participation d'une équipe de France chaque année au concours européen d'éducation. Le « CEER » est le regroupement annuel le plus important en faveur de l'éducation routière auprès des jeunes âgés de 10 à 12 ans au niveau de l'Europe (plus de 2000 jeunes français sont concernés). Chaque année, plus de 25 nations participent à la finale, dans le cadre d'une compétition officielle. Coordonné par le comité technique de la FIA (fondation FIA-AIT - Alliance internationale de tourisme sous l'égide de la Fédération internationale de l'automobile), le concours est aussi un lieu privilégié d'échanges et d'expériences entre experts nationaux. La FFCT et son directeur technique national y participent depuis l'année 2000. Un financement de 37 500 € y a été consacré en 2014 via la convention d'objectifs, pour un budget global de plus de 150 000 € pour cette opération.

Des actions sont également menées en faveur de la sécurité des autres usagers vulnérables.

La gendarmerie nationale (**programme 152**) participe à la sensibilisation des usagers vulnérables au travers de ses actions préventives, qu'elles soient opérationnelles ou éducatives. Dans le premier cas, il s'agit de renseigner, rassurer, aider les usagers de la route et créer un climat d'insécurité chez ceux qui ne respectent pas la réglementation. Elle est basée sur une présence ostensible des gendarmes sur les itinéraires les plus fréquentés ou les plus accidentogènes. Dans le second cas, il s'agit de participer à des conférences ou des événements autour de la sécurité routière.

La police nationale (**programme 176**) mène des actions de sensibilisation auprès des seniors. Action limitée dans un premier temps à la préfecture de police de Paris au sein d'ateliers destinés aux personnes âgées, pour tester la vue et les réflexes des conducteurs au volant, ces opérations se sont ensuite multipliées sur le territoire national.

Le ministère chargé des sports (**programme 219 « sport »**) mène également des actions de sensibilisation auprès des usagers, à travers ses activités, pour améliorer la sécurité routière. Il intervient directement en tant que membre du Comité interministériel de la sécurité routière et du Conseil national de la sécurité routière. Le Centre national pour le développement du sport (CNDS), opérateur du programme 219 sous tutelle du ministère chargé des sports, doté de taxes affectées, est également, avec les organes déconcentrés du Comité national olympique et sportif français (CNOSF), l'initiateur des animations sportives dans le cadre des « étapes sportives » organisées par les associations

sportives locales qui se déroulent sur les réseaux des autoroutes du Sud de la France. Le financement du volet animation a conduit à mobiliser 144 970 € sur le budget du CNDS en 2012 et 99 970 € en 2013.

Dans le cadre du plan de redressement du CNDS, aucun crédit n'a plus été consacré au financement de cette action à compter de 2014.

Enfin, la politique du renforcement de la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables passe par une action forte de contrôle du respect des règles de circulation sur les réseaux routiers et autoroutiers. Des crédits à cet effet sont mobilisés à cet effet par le **programme 203 « Infrastructures et services de transports »** (action n° 13 « soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres »).

Ainsi, les activités de contrôle des conditions de réalisation des services de transport routier de personnes et de marchandises constituent à ce titre une mission fondamentale exercée par l'État ainsi qu'une exigence forte au niveau européen. L'objectif est d'assurer d'une part une concurrence maîtrisée et loyale entre les différents modes de transport et entre les entreprises et d'autre part la cohabitation des usagers professionnels et privés en vue d'améliorer la sécurité routière.

Ces activités de contrôle sont assurées par 500 agents chargés du contrôle des transports routiers, placés sous l'autorité du ministre chargé des transports, qui contribuent à renforcer les conditions de sécurité dans lesquelles sont exercées les professions du secteur des transports routiers de personnes et de marchandises.

## LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DES VÉHICULES

### OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

#### OBJECTIF n° 8 : Améliorer la sécurité des infrastructures de transport

La lutte contre l'insécurité routière appelle également une sécurisation des itinéraires routiers, ainsi qu'un maintien de la qualité des routes.

Dans ce cadre, le **programme 207 « Sécurité et éducation routières »** pilote les évolutions de la réglementation routière, notamment en matière de signalisation, d'équipements de la route et de circulation.

La contribution du **programme 203 « Infrastructures et services de transports »** aux politiques de sécurité routière repose sur :

- un ensemble de démarches dédiées à la sécurisation des itinéraires routiers ;
- le maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé (surveillance du réseau, entretien courant, interventions sur événements, service hivernal, gestion du trafic, gestion de crise, information routière) et de la qualité de son patrimoine (entretien spécialisé et régénération des routes, ouvrages d'art et équipements) ;
- des actions de communication spécifiques auprès des conducteurs automobiles pour les sensibiliser à la sécurité des agents travaillant sur les routes ;
- une politique active de contrôle des transports terrestres sur l'ensemble du réseau.

Le programme met en œuvre des démarches globales « formalisées » mais aussi des démarches « thématiques » pour améliorer la sécurité des infrastructures pour l'ensemble des usagers.

La mise en sécurité des tunnels du réseau routier national consiste, en application de la réglementation installée depuis l'accident du Mont-Blanc en 1999, et sur les 38 tunnels et tranchées couvertes (dont 22 localisées en Île-de-France) à améliorer les délais de détection des incidents, à augmenter la résistance au feu des ouvrages et à faciliter l'évacuation par le renforcement de la ventilation d'extraction des fumées et si nécessaire la création d'issues de secours supplémentaires.

La démarche « sécurité des usagers sur les routes existantes » (SURE) est basée sur l'analyse des accidents et la compréhension d'éventuels dysfonctionnements sur un tronçon d'itinéraires. Elle permet d'identifier les itinéraires à enjeux et les mesures d'amélioration des caractéristiques de l'infrastructure ou des équipements de la route (notamment de la signalisation). En 2013-2014, les gestionnaires du réseau routier national non concédé possèdent des études d'enjeux datées de moins de trois ans leur permettant de poursuivre la mise en œuvre de plans d'actions concrets.

La démarche « inspections de sécurité routière des itinéraires » (ISRI) est basée sur la détection d'événements de l'infrastructure ayant un lien avec la sécurité de l'ensemble des usagers. Pour cela des inspecteurs, indépendants du gestionnaire local et ayant suivi une formation nationale, inspectent chaque année un tiers du réseau routier national non concédé, dans un véhicule léger roulant à la vitesse normale de jour puis de nuit. Suite aux comptes rendus de visite d'inspection, le gestionnaire met en œuvre les actions correctives immédiates ou lance les études nécessaires

afin d'apporter des solutions aux problèmes relevés par les inspecteurs. Étant donnée l'organisation du cycle des inspections, les itinéraires inspectés en 2014 auront déjà fait l'objet d'une inspection en 2011. A la fin 2014, un deuxième cycle d'inspection 2012-2014 se terminera et un nouveau cycle couvrant la période 2015-2017 sera lancé.

Des démarches « thématiques » telles la lutte contre les prises à contresens, la sécurisation des passages à niveau ou des routes à fortes pentes, se concentrent sur des situations qui appellent un traitement des sites ou des environnements sur lesquels des accidents rares mais particulièrement graves surviennent. Les usagers les plus vulnérables que constituent les usagers des deux roues motorisés bénéficient d'une démarche thématique de traitement des obstacles latéraux.

En 2013-2014 a été réalisée une campagne de sensibilisation des usagers de la route à la sécurité des agents qui y travaillent. Un film pédagogique et des affiches ont été réalisés à destination des auto-écoles et centres de formation des chauffeurs poids-lourds. Un spot radio a été diffusé sur un large panel de radios généralistes pendant la semaine du 2 au 7 juin 2014 concomitamment aux actions locales menées dans l'ensemble des directions interdépartementales des routes (DIR). Cette semaine d'actions locales est devenue traditionnelle au sein des DIR et renouvelée tous les ans.

La contribution du programme 203 à la politique de sécurité routière est en grande partie concentrée sur l'action n° 12 « Entretien et exploitation du réseau routier national », qui comprend l'entretien courant et préventif du réseau routier, de ses dépendances et des équipements sur l'ensemble du réseau non concédé. La prise en compte de la sécurité routière est, dans ce domaine, une préoccupation constante, qui concerne notamment :

- le maintien en bon état du patrimoine routier national, afin de garantir aux usagers une circulation dans de bonnes conditions de sécurité ;
- la protection et la sécurité des personnels d'entretien et d'exploitation ;
- l'information et la sensibilisation des usagers ;
- l'optimisation de l'écoulement du trafic et la réduction des encombrements, en temps normal comme en situation de crise, grâce aux actions de gestion de trafic ;
- la surveillance du réseau par les agents ou de façon automatisée, qui permet de détecter rapidement les incidents et accidents et de réduire les délais d'intervention ;
- l'intervention des services lors des crises routières ou pour tout incident signalé sur le réseau.

Opérateur du **programme 203**, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) œuvre également en faveur de la lutte contre l'insécurité routière en participant au financement de projets de nature à améliorer la qualité des infrastructures routières.

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 »** participe lui aussi à la mise en œuvre d'une politique efficiente en matière de sécurité routière en permettant le financement de projets innovants liés aux infrastructures routières et aux modes de transport.

## OBJECTIF n° 9 : Améliorer la sécurité des véhicules

La lutte contre l'insécurité routière appelle un renforcement de la sécurité des véhicules.

Le programme **174 « Énergie, climat et après-mines »** a pour charge de vérifier la conformité des véhicules aux prescriptions du code de la route, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route.

A ce titre, il a pour mission :

- la délivrance de documents autorisant la mise en circulation de véhicules à usage spécifique : la carte blanche pour les dépanneuses, l'attestation d'aménagement pour les véhicules de transport en commun de personnes et le certificat



d'agrément pour les véhicules de transport de marchandises dangereuses. Cette activité représente 13 557 documents délivrés en 2013.

- la réception et l'identification des véhicules pour s'assurer qu'ils sont conformes aux prescriptions techniques réglementaires concernant la sécurité et les nuisances.

Cette opération constitue un préalable indispensable à l'obtention du certificat d'immatriculation auprès des préfetures. Une réception peut être accordée, soit par type à un constructeur sur la base d'un prototype représentatif d'un véhicule produit ou aménagé en série (véhicules neufs ou usagés), soit à titre isolé à un aménageur ou à un particulier pour un véhicule donné (neuf, modifié ou transformé). Le programme 174 assure les contrôles de 1<sup>er</sup> niveau des véhicules qui demeurent dans leur champ de compétence et qui représentaient en 2013 : 32 234 réceptions à titre isolé et 2 391 réceptions par type.

- la surveillance des organismes agréés pour le contrôle technique des véhicules.

Le programme 174 assure la surveillance de second niveau des organismes privés qui effectuent les contrôles techniques périodiques des véhicules, véhicules légers (VL) ou poids lourds (PL), pour vérifier que ceux-ci effectuent les contrôles qui leur sont confiés en conformité avec les dispositions réglementaires prévues en la matière. La surveillance du système porte à la fois sur les contrôleurs et sur les installations des centres de contrôles techniques selon une méthode par sondages ou de suivis particuliers selon les évaluations précédentes.

Depuis 1992, le contrôle technique des voitures particulières et des camionnettes est assuré par des organismes agréés constitués, pour la plupart d'entre eux, en réseaux. Il s'agit pour le programme 174 de contrôler la qualité du fonctionnement de ces réseaux nationaux et des centres de contrôle technique qui y sont rattachés. En 2013, 11 722 contrôleurs privés répartis sur 6 130 installations de contrôles techniques ont réalisé 23,25 millions de contrôles de véhicules légers.

Depuis juillet 2005, une surveillance du même type est exercée auprès des organismes privés qui ont repris l'activité du contrôle technique des véhicules poids lourds. En 2013, 736 contrôleurs privés répartis sur 409 installations de contrôles techniques ont réalisé 1,07 million de contrôles de poids lourds.

- la surveillance de l'activité des organismes agréés pour les vérifications et épreuves des citernes routières et de leurs équipements au titre de la réglementation 'sur le transport des matières dangereuses par route.

Les vérifications et épreuves des citernes routières fixes, citernes démontables ou en batteries et leurs équipements ainsi que les épreuves et essais des flexibles sont effectuées par des organismes agréés par le ministère en charge des transports. Le contrôle de l'activité de ces organismes est assuré par le programme 174 dans le cadre d'actions menées tant au niveau local (supervision sur le site de l'intervention de l'organisme) que régional (visite approfondie du siège ou agence de l'organisme). Cette surveillance porte sur 240 actions ayant pour objectif de contrôler l'application des dispositions qui ont conduit à l'agrément et de s'assurer du niveau satisfaisant de la prestation de l'intervenant.

Enfin, les études et travaux pré-réglementaires nécessaires à l'évolution des dispositions administratives et techniques de la réception des véhicules à moteur et de leurs équipements, visent à introduire dans le droit communautaire et la réglementation technique européenne et internationale les propositions prioritaires du point de vue de la sécurité des véhicules et équipements, des experts nationaux et les argumentaires scientifiques correspondants.

Ces travaux concernent plus particulièrement :

- la procédure de réception et d'exploitation des données (amélioration des échanges en matière de réception européenne ...)

- la participation française au programme Euro NCAP (groupe de travail, amélioration de la qualification des véhicules ...)

- l'étude des émissions réelles et de l'impact de l'évolution de la réglementation portant sur le niveau sonore des véhicules ;

- le contrôle de la conformité de production des équipements automobile (plaques d'immatriculation, pneumatiques sur adhérence mouillée ...)

- les études des véhicules et de leurs équipements en matière de sécurité primaire (adhérence des pneumatiques sur sol mouillé, essais des systèmes d'assistance à la conduite ...) secondaire (protection des adultes et enfants, comportement des véhicules en choc sur mur plat rigide ...) et électrique (véhicules électriques et hybrides).

## LA LUTTE CONTRE LE NON-RESPECT DU CODE DE LA ROUTE

---

Cet objectif traduit la performance globale du dispositif de contrôle automatisé, aussi bien l'impact socio-économique du dispositif que son efficacité.

L'impact socio-économique est évalué par les deux indicateurs suivants :

- évolution des vitesses moyennes ;
- évolution des excès de vitesse de plus de 30 km/h et de plus de 40 km/h.

Ces deux indicateurs ont pour finalité de constater les conséquences induites sur le comportement des conducteurs par la mise en place du dispositif de contrôle automatisé. Ils permettent donc aussi d'évaluer l'acceptabilité sociale du dispositif.

L'efficacité du dispositif est évaluée par les deux indicateurs suivants :

- pourcentage d'avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les flashes des radars ;
- disponibilité des radars.

## OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

---

### OBJECTIF n° 10 : Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant

---

■ Programme 152 : Gendarmerie nationale

■ Programme 176 : Police nationale

L'alcoolémie et l'usage de stupéfiants sont, avec la vitesse, les premières causes de mortalité sur la route.

En matière de lutte contre l'alcoolémie et les stupéfiants, les actions de prévention menées par le **programme 207 « Sécurité et éducation routières »** ces dernières années sont poursuivies : campagnes de communication et d'information à destination du grand public, interventions lors de manifestations festives rassemblant un jeune public.

Le **programme 204 « Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins »** contribue de façon essentielle à la lutte contre les violences routières par son action de prévention des consommations à risque (alcool, drogues) impliquées dans de nombreux accidents de la route : la consommation excessive d'alcool est la première cause de mortalité sur les routes, devant la vitesse.

Ce programme participe à l'effort de connaissance des principaux risques auxquels les usagers de la route sont exposés, apporte sa contribution financière à des associations luttant contre l'alcoolisation et la dépendance aux substances addictives, élabore une politique réglementaire et législative visant à durcir les conditions d'accès à l'alcool, notamment pour les plus jeunes et organise sur le territoire les structures d'accueil et d'orientation pour les personnes souffrant d'addictions et développant des comportements dangereux pour elles-mêmes et pour les autres.

La direction générale de la santé (DGS) participe, au côté de la DSCR, au pilotage du « Rapport Medalcool : enquête sur les pratiques des médecins des commissions médicales en matière de dépistage et de prise en compte des usages à risque d'alcool chez les conducteurs », remis par l'INSERR à la DSCR le 3 juillet 2014.

Elle organise avec la DSCR un colloque pour janvier 2015, présentant le bilan des actions réalisées en termes de formation et de sensibilisation des acteurs de la prévention médicale du permis de conduire.

Elle participe à la transposition en droit français de la directive 2014/85/UE du 1<sup>er</sup> juillet 2014 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire (conducteurs souffrant d'apnées obstructives du sommeil).

Soutien aux associations :

Le programme 204 finance également des actions en faveur de la prévention et de la prise en charge des addictions pour soutenir les associations têtes de réseau qui interviennent dans le champ des addictions liées, notamment, à l'alcool et aux drogues illicites.

En 2014, 6 mouvements d'entraide et deux mutuelles étudiantes sont subventionnées dans ce cadre, pour conduire des actions de prévention, notamment auprès des jeunes, et des actions d'accompagnement, en direction d'anciens buveurs. Six associations nationales sont subventionnées en matière de réduction des risques et de prévention de la toxicomanie.

Au titre du soutien à la politique répressive, la DGS participe à la mise en œuvre des modalités techniques du dépistage de l'alcool au volant. Elle détermine, en particulier, les conditions de l'homologation des éthylotests utilisés par les forces de l'ordre et le grand public et régleme les modalités techniques de la recherche de la consommation de stupéfiants en bord de route. En 2014, elle suit les travaux de la commission de normalisation des éthylotests chimiques pilotée par l'AFNOR pour améliorer la fiabilité de ces dispositifs.

De plus, l'achat de kits de prélèvements sanguins permettant de mesurer l'alcoolémie, ainsi que l'usage de stupéfiants, par les conducteurs appréhendés est financé sur le programme 204. La mise à disposition du matériel auprès des forces de l'ordre est actuellement assurée par les agences régionales de santé.

Le **programme 152 « Gendarmerie nationale »** participe à la répression ciblée des comportements générateurs d'accidents qui constitue un des leviers d'action de la gendarmerie pour lutter contre l'insécurité routière. Elle se matérialise par des contrôles aux lieux et périodes correspondant aux comportements à risques.

En matière d'alcool, la diversité des équipements (éthylotests électroniques, éthylomètres fixes ou embarqués) a été mise à profit pour réaliser plus de 9 millions de dépistages et relever près de 185 000 infractions pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique (données 2013 en hausse de 2 %) ;

En matière de stupéfiants, les dépistages salivaires permettent de densifier les contrôles même s'ils restent longs à mettre en œuvre. Ainsi, environ 27 000 infractions de conduite après usage de produits stupéfiants ont été relevées (données 2013 en hausse de 13 %).

Ces résultats traduisent un ciblage spatio-temporel (phénomène pendulaire, flux estivaux, lieux festifs, week-ends), en fonction des enjeux locaux de sécurité.

Pour sa part, le **programme 176 « Police nationale »** poursuit à un degré élevé ses actions de répression des conduites addictives (alcool ou stupéfiants) avec un meilleur ciblage (lieux festifs, nuits et week-ends). Les opérations ciblées de sécurité routière (O.C.S.R) permettent d'effectuer un travail très réactif à la demande des autorités civiles. Ce concept, développé par la DCCRS, permet de constituer de véritables forces mobiles de sécurité routière grâce à la capacité de projection de ses motocyclistes.

En 2015, la recherche de l'utilisation de produits stupéfiants, notamment par le dépistage systématique des conducteurs impliqués dans un accident corporel de la circulation et les opérations de contrôles organisées par le procureur de la République, sera systématiquement effectuée. Les contrôles aux abords des lieux festifs durant les périodes de week-end ou de congés doivent continuer à être privilégiés. De nouveaux matériels (éthylotests et cinémomètres) plus légers seront déployés. De plus, la recherche de la présence des éthylotests à bord des véhicules sera suivie avec assiduité.

Parallèlement et afin d'étayer la lutte contre la délinquance routière, portés par le **programme 166 « Justice judiciaire »**, les parquets ont développé de nombreuses initiatives partenariales dans une volonté de renforcer la prévention. Ainsi, à côté des stages de sensibilisation à la sécurité routière qui sont largement mis en œuvre au titre des alternatives aux poursuites ou des sanctions, de multiples initiatives innovantes ont été mises en place par certains parquets. On peut citer à titre d'exemple : la tenue de réunions régulières avec les acteurs médicaux, la pose d'un appareil éthylométrique contrôlant le démarrage du véhicule, le travail d'intérêt général effectué aux services d'urgence d'hôpitaux, les partenariats avec les acteurs médicaux et/ou les associations de lutte contre l'alcoolisme afin d'assurer une meilleure prise en charge des contrevenants et en particulier des récidivistes etc.

### INDICATEUR 10.1 : Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool [Programme 152]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool	indice	1,03	1,08	>1	> 1	> 1	> 1

#### Précisions méthodologiques

##### Périmètre

National (métropole, outre-mer, gendarmeries spécialisées).

##### Mode de calcul

Evolution annuelle du nombre d'infractions d'alcoolémie relevées rapportée à l'évolution annuelle du nombre d'accidents corporels impliquant la consommation d'alcool.

##### Sources des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN), mission du pilotage et de la performance (MPP).

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats obtenus en 2013 et des réalités opérationnelles.

Afin de maintenir cet indice à une valeur supérieure à 1, la gendarmerie nationale :

- mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la conduite après consommation d'alcool ;
- maintient un niveau élevé de dépistages de l'alcoolémie en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques.

### INDICATEUR 10.2 : Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool [Programme 176]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool	indice	1,02	1,04	>1	>1	>1	>1

#### Précisions méthodologiques

Cet indicateur permet de mesurer l'évolution de l'efficacité des contrôles d'alcoolémie sur l'une des principales causes d'accidents corporels. Plus le résultat de l'indice est supérieur à 1, plus les dépistages de l'alcoolémie sont effectués de manière pertinente.

Les données comprennent les dépistages d'alcoolémie réalisés à l'occasion d'opérations de contrôles programmées (dépistages préventifs au moyen d'éthylotests), à la suite d'accidents routiers (souvent au moyen de prises de sang) ou après la constatation inopinée d'infractions routières.

Indice : évolution du nombre d'infractions d'alcoolémie entre l'année A et l'année A-1 / évolution du nombre d'accidents corporels dus à l'alcool entre l'année A et l'année A-1.

Sources des données : DCSP, DCCRS et préfecture de police.

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Afin de maintenir cet indice, la police nationale mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la conduite après consommation d'alcool et maintient un niveau élevé de dépistages de l'alcoolémie en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques.

### INDICATEUR 10.3 : Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants [Programme 152]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants	indice	1,52	1,22	>1	> 1	> 1	> 1

#### Précisions méthodologiques

##### Périmètre

National (métropole, outre-mer, gendarmeries spécialisées).

##### Mode de calcul

Evolution annuelle du nombre d'infractions relevées pour conduite après avoir fait usage de produits stupéfiants rapportée à l'évolution annuelle du nombre d'accidents corporels impliquant la consommation de stupéfiants.

##### Sources des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN), mission du pilotage et de la performance (MPP).

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats obtenus en 2013 et des réalités opérationnelles.

Afin de maintenir cet indice à une valeur supérieure à 1, la gendarmerie nationale :

- mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la consommation de produits stupéfiants ;
- développe les dépistages de consommation de produits stupéfiants en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques.

### INDICATEUR 10.4 : Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants [Programme 176]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants	indice	1,04	1,13	>1	>1	>1	>1

#### Précisions méthodologiques

Cet indicateur permet de mesurer l'évolution de l'efficacité des contrôles de produits stupéfiants sur les accidents corporels. Plus le résultat de l'indice est supérieur à 1, plus les dépistages de produits stupéfiants sont effectués de manière pertinente.

Indice : évolution du nombre d'infractions de conduite sous influence de produits stupéfiants entre l'année A et l'année A-1 / évolution du nombre d'accidents mortels impliquant l'usage de stupéfiants entre l'année A et l'année A-1.

Sources des données : DCSP, DCCRS et préfecture de police.

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Afin de maintenir cet indice, la police nationale mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la conduite après consommation de stupéfiants et maintient un niveau élevé de dépistages en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques. Elle rappelle en outre le caractère illégal de ces consommations.

**OBJECTIF n° 11 : Prévenir les risques routiers professionnels**

La sinistralité routière professionnelle est la première cause d'accidents du travail. En moyenne, pour un chauffeur de poids lourd tué, huit autres personnes perdent la vie.

Le plan santé au travail 2010-2014 (PST 2) financé par le **programme 111 « Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail »** vise particulièrement à réduire la sinistralité routière professionnelle et les atteintes à la santé des salariés affectés à la conduite de véhicules dans le cadre professionnel.

Plusieurs actions y sont intégrées telles que :

- des actions d'études et de normalisation avec la poursuite des monographies d'entreprises et de branches dans la logique « activité de conduite comme activité de travail », des réflexions sur les conséquences d'une activité de conduite professionnelle pour la santé (lombalgies, effet de la pollution sur les conducteurs, stress ...), la continuité des essais sur les questions de chargement des véhicules utilitaires et les équipements de sécurité ;
- des actions d'animation et de communication avec le développement du site Internet « risque routier professionnel », la valorisation des bonnes pratiques d'entreprises à travers les réunions des entreprises « chartées » et l'organisation de trophées mettant en valeur les pratiques innovantes des entreprises ;
- des actions de pilotage avec le développement d'actions locales : contrôles de l'inspection du travail en direction des entreprises, sensibilisation à la problématique du risque routier, conseils aux entreprises pour l'évaluation de ce risque (actions partenariales des services du ministère du travail, des services de prévention des CRAM, des services de santé au travail et de la MSA) ;
- la mise en place, dans les plans régionaux de santé au travail, d'un volet « risque routier professionnel » comportant un plan d'action s'appuyant sur un diagnostic partagé.

Les travaux en vue de l'élaboration du PST 3, lancés le 30 juin 2014, au cours d'une réunion du comité permanent du conseil d'orientation sur les conditions de travail (COCT) vont permettre de redéfinir les grands axes de la prévention du risque routier professionnel dans le monde du travail. Cette phase de réflexion débouchera sur la mise en place de grandes orientations fixées par le PST3 au début de l'année 2015.

L'application effective de ces mesures a pour objectif non seulement d'assurer la santé et la sécurité des travailleurs mais aussi de contribuer à améliorer la sécurité routière.

Les activités du contrôle des conditions de réalisation des services de transport routier de personnes et de marchandises que finance le **programme 203 « Infrastructures et services de transports »** constituent à ce titre une mission fondamentale exercée par l'État ainsi qu'une exigence forte au niveau européen. L'objectif est d'assurer d'une part une concurrence maîtrisée et loyale entre les différents modes de transport et entre les entreprises et d'autre part la cohabitation des usagers professionnels et privés en vue d'améliorer la sécurité routière.

Ces activités de contrôle sont assurées par 500 agents chargés du contrôle des transports routiers, placés sous l'autorité du ministre chargé des transports, qui contribuent à renforcer les conditions de sécurité dans lesquelles sont exercées les professions du secteur des transports routiers de personnes et de marchandises.

**OBJECTIF n° 12 : Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque**

■ Programme 152 : Gendarmerie nationale

■ Programme 176 : Police nationale

Depuis plusieurs années, avec l'alcool et les stupéfiants, la vitesse demeure la principale cause d'accidents mortels.

La répression ciblée des comportements générateurs d'accidents constitue un des leviers d'action de la gendarmerie nationale (**programme 152**) pour lutter contre l'insécurité routière. Elle se matérialise par des contrôles aux lieux et périodes correspondant aux comportements à risques. En matière de vitesse, la mobilisation des moyens spécifiques

(cinémomètres laser et véhicules équipés de dispositif de contrôle sanction automatisée) ont permis de relever 3,1 millions d'infractions à la vitesse excessive ou inadaptée (données 2013) ;

En 2013, dans la lutte contre la vitesse au volant, la dotation de radars mobiles embarqués a facilité l'organisation des contrôles par la police nationale (**programme 176**) sur des sites très accidentogènes tout en maintenant les contrôles avec interception qui favorisent l'échange et un meilleur discernement des infractions relevées par les forces de police. Les forces de police par leur formation nouvelle et l'utilisation de moyens informatiques embarqués repèrent également et sanctionnent plus aisément l'utilisation de fausses plaques minéralogiques ou de faux permis de conduire.

Outre la reconduction des opérations engagées en 2013, les principales mesures envisagées en 2014 visent un renforcement des contrôles et de la répression des infractions les plus graves via l'accentuation des contrôles portant sur les vitesses, l'alcoolémie et les stupéfiants, le respect des priorités et les comportements à risque. L'utilisation des stations SIREDO sur la définition des zones accidentogènes (données DMAT) permet de cibler l'implantation des contrôles. De plus, afin que les deux-roues motorisés n'échappent pas au contrôle automatisé, la non-conformité de leurs plaques d'immatriculation sera encore plus réprimée. Enfin, en cas d'infraction pouvant entraîner une peine de confiscation obligatoire du véhicule, le préfet pourra décider l'immobilisation pour une durée de 7 jours ou une mesure de mise en fourrière.

Le **programme 166 « Justice judiciaire »** contribue également à la lutte contre les comportements à risque sur la route.

Au cours de l'année 2013, la politique du garde des sceaux en matière de circulation routière s'est poursuivie dans le cadre des orientations gouvernementales définies depuis 2002, autour de la prévention des comportements à risque et de la responsabilisation des auteurs d'infractions, notamment par la sévérité accrue des sanctions et l'harmonisation des politiques pénales mises en œuvre.

Dans de nombreuses juridictions, des mesures organisationnelles sont venues rationaliser et fluidifier le traitement de ce contentieux de masse par un recours accru aux nouvelles technologies. L'orientation des procédures d'infractions routières notamment en matière de conduite en état alcoolique se fait de plus en plus par le biais de messageries électroniques en lieu et place d'un échange téléphonique avec le parquet.

Concernant la réponse pénale, les parquets ont su recourir à l'ensemble des alternatives et modes de poursuites mis à leur disposition (ordonnance pénale, composition pénale, comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité, convocation par officier de police judiciaire ou par procès-verbal, comparution immédiate). Ils sont ainsi parvenus à répondre efficacement à un contentieux croissant, représentant une part de plus en plus importante des procédures traitées par les tribunaux.

En 2012, 304 463 condamnations et compositions pénales ont sanctionné 374 296 infractions à la sécurité routière, ce qui représente plus de 44,5 % de l'ensemble des condamnations et 38,0 % de l'ensemble des délits et contraventions de 5<sup>ème</sup> classe sanctionnés par une condamnation ou une composition pénale. Le nombre de condamnations et le nombre d'infractions ont globalement peu variés depuis cinq ans et leurs poids dans l'ensemble des condamnations et des infractions sont restés constants sur la période (respectivement autour de 43 % et de 37 %).

Plusieurs procédures permettent aujourd'hui de sanctionner les manquements aux règles de la sécurité routière. Ainsi en 2012 sur les 304 463 procédures :

- 130 220 jugements du tribunal (soit 42,8 %), dont 38 801 sont des comparutions sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC), soit 29,8 % des jugements en tribunaux correctionnels (TC) ;
- 137 104 ordonnances pénales (soit 45,0 %) ;
- 37 139 compositions pénales (soit 12,2 %) qui, bien qu'inscrites au casier judiciaire, ne constituent pas le premier terme d'une éventuelle récidive.

Les compositions pénales sont une mesure alternative, surtout utilisées pour sanctionner des conduites en état alcoolique (72,8 %) ou sous l'emprise de stupéfiants (7,0 %) et dans une moindre mesure, des délits « papiers » notamment défaut d'assurance, défaut de permis de conduire (13,4 %). Les ordonnances pénales se partagent entre les infractions relatives à la conduite en état alcoolique (48,2 %) ou sous l'emprise de stupéfiants (6,5 %), le grand excès de vitesse (7,6 %) et les délits « papiers » (35,2 %). Enfin, les jugements prononcés en audience du tribunal correctionnel sont pour 44,5 % des condamnations pour conduite en état alcoolique et 6,2 % sous l'emprise de

stupéfiants, pour 30,5 % des condamnations pour infractions « papiers », le reste se partageant entre les atteintes corporelles (6,0 %) et les infractions visant à échapper au contrôle (8,5 %).

#### Caractéristiques des condamnés pour infractions à la sécurité routière (sans atteintes corporelles)

	Conduite en état alcoolique		Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis		Défaut d'assurance		Faire obstacle au contrôle	
	2000	2012 p	2000	2012 p	2000	2012 p	2000	2012 p	2000	2012 p
Tous condamnés	108 461	151 124	12 962	37 542	4 508	21 507	35 219	32 902	15 799	15 154
En %										
hommes	94,0	90,1	93,4	91,8	95,8	94,4	89,0	88,8	92,2	93,5
femmes	6,0	9,9	6,6	8,2	4,2	5,6	11,0	11,2	7,8	6,5
mineurs	0,1	0,1	1,3	3,6			0,2	0,8	1,7	4,5
18-19 ans	1,7	2,7	14,4	12,9	0,7	1,0	5,7	7,8	8,7	11,9
20-24 ans	12,4	14,6	32,0	25,2	15,1	17,2	25,4	24,4	26,1	26,6
25-29 ans	14,5	14,8	18,8	17,7	19,5	20,8	20,4	19,3	17,8	17,1
30-39 ans	29,0	24,3	19,3	22,4	33,0	27,8	26,5	24,4	23,3	18,7
40-59 ans	38,3	37,4	13,4	16,5	29,5	29,3	20,4	21,1	19,3	17,8
60 ans et plus	4,0	6,0	0,9	1,8	2,2	4,0	1,4	2,1	3,1	3,4

Source : Ministère de la Justice/SG/SDSE – Exploitation statistique du casier judiciaire national

Champ : France entière

Condamnations et compositions pénales

p : provisoire

#### Caractéristiques des condamnés pour atteintes involontaires aux personnes

	Condamnés pour blessures involontaires				Condamnés pour homicides involontaires			
	par conducteur en état alcoolique		par conducteur		par conducteur en état alcoolique		par conducteur	
	2000	2012 p	2000	2012 p	2000	2012 p	2000	2012 p
Tous condamnés	3 953	1 876	14 722	5 824	414	181	1 428	726
En %								
hommes	73,2	88,2	76,6	77,5	95,4	91,2	83,3	78,1
femmes	6,5	11,8	0,4	22,5	4,6	8,8	16,7	21,9
mineurs	0,1	0,7	23,4	1,4	0,7	0,6	0,5	1,1
18-19 ans	3,6	5,8	6,2	7,8	5,3	8,3	8,6	10,5
20-24 ans	19,3	18,5	19,5	19,1	26,8	23,8	20,4	18,9
25-29 ans	17,7	15,3	14,1	12,9	21,7	19,9	16,4	12,7
30-39 ans	27,4	22,7	19,4	18,0	24,9	21,5	20,5	17,4
40-59 ans	28,4	30,6	26,6	26,1	17,4	23,2	23,7	27,0
60 ans et plus	3,6	6,4	13,7	14,7	3,1	2,8	9,9	12,5

Source : Ministère de la Justice/SG/SDSE – Exploitation statistique du casier judiciaire national

Champ : France entière

Condamnations et compositions pénales

p : provisoire

Si l'on observe la part de chacune de ces procédures par nature d'infraction, on constate que pour la conduite en état alcoolique, l'ordonnance pénale est majoritaire avec 43,7 % des condamnations. Des jugements en audience de tribunal sont rendus dans 38,4 % des cas, lesquels incluent les CRPC. Les compositions pénales émarginent à 17,9 % pour ce type de contentieux. Les délits « papiers » sont traités pour 51,9 % par ordonnance pénale, pour 42,7 % par jugement et pour 5,4 % par composition pénale. Les atteintes corporelles et les infractions pour faire obstacle au contrôle sont essentiellement sanctionnées par la voie de jugement du tribunal, respectivement 90,5 % et 73,4 %.

L'évolution des peines prononcées est directement liée à l'utilisation massive des procédures de compositions pénales et d'ordonnances pénales qui s'appliquent à plus de 6 infractions sur 10 pour les conduites en état alcoolique et qui ne peuvent comporter que des peines d'amendes ou des mesures de substitution.



Cette situation explique la progression spectaculaire des peines d'amende depuis 2003 : leur part est passée de 24 % en 2003 à 52,7 % en 2012. Celle des mesures de substitution (essentiellement des mesures restrictives du permis de conduire et des jours-amende) augmente également mais plus modérément, passant de 14 % à 19,4 % sur la même période. Cette évolution se fait au détriment des peines d'emprisonnement avec sursis total qui subissent un mouvement inverse faisant décroître leur part de 52,6 % en 2003 à 21,1 % en 2012.

L'emprisonnement en tout ou partie ferme est stable pour la septième année consécutive avec environ 6,6 % des sanctions prononcées et une durée moyenne d'emprisonnement ferme stable autour de 3,9 mois. Le montant moyen des amendes est stable également et s'établit à 325 euros.

S'agissant de l'amélioration de l'exécution des peines, le contentieux routier constitue le tout premier champ d'action du bureau de l'exécution des peines (BEX). Ce dernier permet de mettre en œuvre immédiatement les peines privatives du droit de conduire, le recouvrement des amendes ou la délivrance de convocations à délai rapproché devant le juge de l'application des peines ou le service pénitentiaire d'insertion et de probation lorsque sont prononcées des peines d'emprisonnement ferme ou des mesures probatoires.

Le BEX apparaît très efficace pour les audiences correctionnelles à juge unique, les comparutions sur reconnaissance préalable de culpabilité, et la notification des ordonnances pénales, qui constituent, avec les compositions pénales, les réponses pénales à la délinquance routière.

En 2012, 129 tribunaux de grande instance disposaient d'un bureau de l'exécution des peines. Leur taux moyen de fréquentation était de près de 64,9 % et leur taux d'efficacité (nombre de personnes pour lesquelles un acte de mise à exécution ou d'exécution a été effectué / nombre de personnes reçues au BEX) de 79,3 %.

La mise à exécution immédiate des peines dès la sortie de l'audience participe de l'exemplarité de la sanction à l'égard du condamné.

Parallèlement et afin d'étayer la lutte contre la délinquance routière, les parquets ont développé de nombreuses initiatives partenariales dans une volonté de renforcer la prévention. Ainsi, à côté des stages de sensibilisation à la sécurité routière qui sont largement mis en œuvre au titre des alternatives aux poursuites ou des sanctions, de multiples initiatives innovantes ont été mises en place par certains parquets. On peut citer à titre d'exemple : la tenue de réunions régulières avec les acteurs médicaux, la pose d'un appareil éthylométrique contrôlant le démarrage du véhicule, le travail d'intérêt général effectué aux services d'urgence d'hôpitaux, les partenariats avec les acteurs médicaux et/ou les associations de lutte contre l'alcoolisme afin d'assurer une meilleure prise en charge des contrevenants et en particulier des récidivistes...

L'implication du ministère de la justice dans le contrôle automatisé, décidée lors du comité interministériel du 18 décembre 2002, s'est poursuivie, tant au niveau central qu'au niveau local. Sous l'impulsion du procureur de la République près le tribunal de grande instance de Rennes responsable du centre national de traitement (C.N.T.), les équipements de contrôle automatisés fixes et mobiles se sont multipliés. De même, le procès-verbal électronique a pu être mis en place.

Après une phase d'expérimentation conduite avec succès, le procès-verbal électronique, qui rationalise la chaîne de traitement contraventionnelle en diminuant les coûts de traitement, a été généralisé, y compris dans les collectivités locales.

Enfin, la loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (LOPPSI) comporte plusieurs dispositions relatives qui contribuent à la lutte contre l'insécurité routière :

- confiscation obligatoire du véhicule en cas de condamnation pour certaines infractions routières ;
- création de la peine complémentaire d'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un éthylomètre anti-démarrage ;
- création d'un délit de trafic de points du permis de conduire ;
- aggravation des peines du délit de fuite ;
- extension des possibilités d'immobilisation des véhicules par le préfet ;
- prise en charge par le condamné pour conduite après usage de stupéfiants des frais d'analyse toxicologique ;
- création de l'excès de vitesse moyenne sur une distance.

Les circulaires des 6 juillet 2011 « concernant la présentation des dispositions de droit pénal et de procédure pénale relatives à la lutte contre la violence routière » et 9 janvier 2012 « concernant le récapitulatif sur la répartition des frais de fourrière et recommandations de nature à en réduire l'impact sur les frais de justice » ont donné des indications d'application des nouvelles dispositions de la LOPPSI 2.

Il faut préciser que, depuis l'entrée en vigueur de cette loi, le nombre des confiscations de véhicule enregistrées au casier judiciaire national dans les cas de condamnations définies par la LOPPSI 2 a considérablement augmenté. En effet, en 2012, cette confiscation avait été prononcée dans 1 575 cas pour les cas visés par la LOPPSI. Ce nombre est passé à 3 771 en 2011 puis 6 048 en 2012. Ainsi, entre 2010 et 2012, sur les cas visés par la LOPPSI, le nombre de confiscations de véhicules a quadruplé. Il faut donc considérer que la mise en œuvre de la loi a eu un résultat effectif notable.

Enfin, le **programme 107 « Administration pénitentiaire »** assume une partie du coût de l'insécurité routière au titre de l'incarcération des délinquants de la route multi-réitérants (10 % des effectifs emprisonnés) et au titre de la prise en charge des condamnés en milieu ouvert (26% des effectifs pris en charge). Ce coût n'a pas pu être chiffré.

#### INDICATEUR 12.1 : Indice d'efficacité des opérations de contrôle de vitesse [Programme 152]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Avec systèmes embarqués de contrôle automatisé	indice	1,12	0,84	>1	> 1	> 1	> 1

##### Précisions méthodologiques

##### Périmètre

National (métropole, outre-mer, gendarmeries spécialisées).

##### Modes de calcul

Evolution annuelle du nombre d'excès de vitesse enregistré par les équipements de terrain embarqués du contrôle automatisé rapportée à l'évolution annuelle du nombre d'accidents corporels impliquant le facteur vitesse.

##### Sources des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN), mission du pilotage et de la performance (MPP).

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats obtenus en 2013 et des réalités opérationnelles.

Afin de maintenir ces indices à une valeur supérieure à 1, la gendarmerie nationale procède à des contrôles de la vitesse, avec ou sans systèmes embarqués, en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques.

#### INDICATEUR 12.2 : Indice d'efficacité des opérations de contrôle de vitesse [Programme 176]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Avec systèmes embarqués de contrôle automatisé	indice	16,71	18,19	16	16	16	17

##### Précisions méthodologiques

Il s'agit de la prise en compte des contrôles avec systèmes embarqués de contrôle automatisé pour lesquels les résultats sont disponibles dans l'infocentre géré par l'Agence nationale pour le traitement automatisé des infractions (ANTAI).

Les données relatives aux heures fonctionnaires dédiées sont exploitables depuis la main courante informatisée (MCI) pour tous les services relevant de la sécurité publique. Cet indicateur permet d'évaluer l'efficacité des opérations de contrôle vitesse.

**Source de données :** DCSP, DCCRS et préfecture de police.

**Mode de calcul :** Nombre de MIF (message d'infractions) / volume heures-fonctionnaires (HF) consacré aux opérations de contrôle de vitesse avec systèmes embarqués de contrôle automatisé.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Afin de maintenir cet indice, la police nationale mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la vitesse et maintient un niveau élevé de contrôle de la vitesse en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques.

### OBJECTIF n° 13 : Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé en termes de respect des règles du code de la route

#### ■ Programme 751 : Radars

Dans la lutte contre les excès de vitesse, principale source des accidents de route avec l'alcool et les stupéfiants, les dispositifs de contrôle jouent un rôle prépondérant.

Le **programme 751 « Radars »** a pour but, avec le concours du **programme 152 « Gendarmerie nationale »** et du **programme 176 « Police nationale »**, d'amener les automobilistes à respecter le code de la route, dont principalement les limitations de vitesse, en suscitant une modification de leur comportement par la plus grande probabilité de contrôle, grâce au déploiement et au développement des différents dispositifs de contrôle automatisé. Les progrès réalisés en matière de sécurité routière sont en effet imputables en grande partie à la politique menée dans ce domaine comme en attestent les résultats observés depuis 2002.

La politique de déploiement des radars automatiques décidée en 2002 et mise en œuvre à partir de 2003 a fortement contribué à la baisse de la mortalité sur les routes. En 2013, le nombre de personnes tuées sur les routes (3 268) en France métropolitaine diminue de 10,5 % par rapport à 2012.

Le parc de radars automatiques sera constitué à la fin de l'année 2014 d'environ 4 200 équipements, permettant de couvrir la grande majorité des zones les plus dangereuses et accidentogènes du territoire. En 2015, le parc sera maintenu à 4 200 équipements en assurant à la fois le renouvellement des systèmes les plus anciens et l'adaptation continue du parc aux enjeux de sécurité routière.

Dans la continuité de 2014, la priorité sera en effet donnée, en 2015, à la modernisation et à l'adaptation du parc, avec notamment la poursuite du déploiement des radars mobiles nouvelle génération et l'installation des premiers radars chantiers destinés à contrôler ces zones mais aussi toute zone de danger temporaire.

Concernant le traitement des avis de contravention confié à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), la directive européenne n° 2011/82/UE du 25 octobre 2011, transposée en droit français par la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 est entrée en vigueur le 7 novembre 2013. Elle permet la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union européenne en infraction sur le territoire français. La France a mis en place dans ce cadre une procédure d'échange d'informations avec la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Espagne. Des accords bilatéraux ont été par ailleurs signés avec la Suisse et le Luxembourg.

Enfin l'ANTAI poursuivra en 2015 ses efforts de modernisation du processus de traitement des infractions avec, notamment, la consolidation et l'amélioration continue des applications et plates-formes informatiques (dématérialisation des dossiers transmis aux officiers du ministère public et tribunaux de proximité, archivage sécurisé, signature électronique, éditique...), l'adaptation de celui-ci aux nouveaux dispositifs de contrôle déployés et son extension aux véhicules étrangers.

L'objectif visant à assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé traduit la performance globale du dispositif, aussi bien l'impact socio-économique du dispositif que son efficacité.

L'impact socio-économique est évalué par l'indicateur « évolution des vitesses moyennes ». Cet indicateur a pour finalité de constater les conséquences induites sur le comportement des conducteurs de la mise en place du dispositif de contrôle automatisé. Donc, il permet aussi d'évaluer l'acceptabilité sociale du dispositif.

L'efficacité du dispositif est, pour sa part, évaluée au travers de deux indicateurs:

- pourcentage d'avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les flashes des radars ;
- disponibilité des radars.

Ces deux indicateurs ont pour finalité de vérifier l'efficacité de la gestion du dispositif de contrôle automatisé.

### INDICATEUR 13.1 : Évolution des vitesses moyennes [Programme 751]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Évolution des vitesses moyennes	km/h	79,2	78,7	77,5	78,5	78,3	77

#### Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : L'ONISR fait réaliser, par une société spécialisée, des mesures de vitesse sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes nationales, routes départementales, voies urbaines) représentant environ 200 000 observations par an, réalisées à partir de 362 points d'observation. Ces mesures sont indépendantes de celles réalisées par les forces de l'ordre, en particulier celles réalisées par les dispositifs de contrôle automatisé.

Elles font l'objet de publications régulières, notamment tous les quatre mois sur le site Internet de l'observatoire (« L'observatoire des vitesses ») ainsi que dans le cadre du bilan annuel de l'ONISR.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur les autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

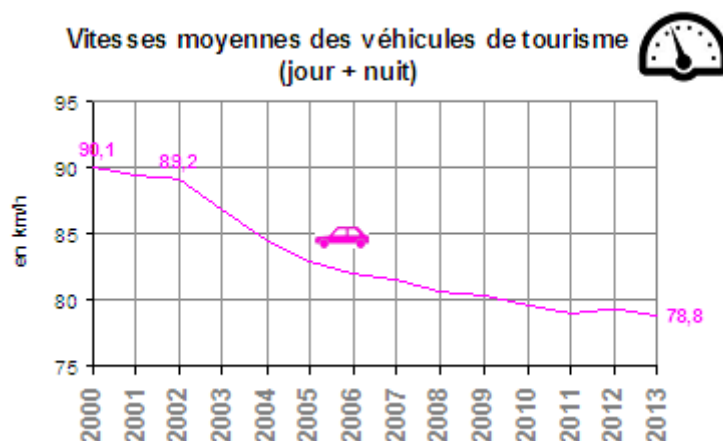
L'indicateur est calculé pour les véhicules de tourisme circulant de jour et de nuit sur le réseau métropolitain.

Avertissements : La mesure de cet indicateur est entachée du biais lié à la détection, par une fraction des usagers, de la présence des dispositifs de mesure, notamment du fait de l'essor des dispositifs avertisseurs de radars. Courant 2014, l'ONISR s'emploiera à faire émerger une technologie de mesure des vitesses moins détectable.

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible tiennent compte de l'effet sur les comportements du déploiement des radars mobiles de nouvelle génération. Les augmentations des prévisions 2014 et 2015 sont liées au réalisé 2013.

L'évolution de l'indicateur depuis 2000 est la suivante :



On constate qu'à partir de 2002, année de la mise en œuvre du contrôle automatisé des infractions au code de la route, l'indicateur baisse fortement. Cette baisse peut être corrélée à l'impact des dispositifs de contrôle sur la vitesse.

**INDICATEUR 13.2 : Disponibilité des radars [Programme 751]**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Taux de disponibilité des radars	%	94,5	86,5	93,0	91	93	93

**Précisions méthodologiques**Source des données : Délégation à la sécurité et à la circulation routière.Mode de calcul : Il s'agit du rapport moyen annuel entre le nombre d'équipements en état de fonctionnement et le nombre d'équipements mis en service.**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

Après un niveau de disponibilité de 94,5 % en 2012, l'année 2013 a été marquée par la mise en place progressive d'un nouveau marché de maintenance regroupant 80 % du parc de radars qui a entraîné une baisse du taux de disponibilité (86,5 %) suite à des difficultés transitoires d'organisation.

L'amélioration observée depuis le dernier trimestre 2013 s'est poursuivie sur le 1<sup>er</sup> semestre 2014 avec un niveau de disponibilité supérieur à 90 % qui doit permettre d'atteindre la prévision actualisée de 91 %.

Pour 2015 et 2016, l'objectif de 93 % est une cible réaliste dans la mesure où le parc de radars sera stabilisé autour de 4 200 équipements, maintenant un juste équilibre entre taux de disponibilité et coûts de maintenance. Les marchés de maintenance seront par ailleurs en régime de croisière, garantissant une efficacité optimale. Enfin, le programme de modernisation du parc contribuera à l'atteinte de cet objectif en remplaçant des matériels anciens par des matériels récents.

**INDICATEUR 13.3 : Taux d'avis de contravention par rapport au nombre d'infractions relevées par les dispositifs de contrôle des vitesses [Programme 751]**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises	%	72,5	76,5	70,0	72	73	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	70,80	77,5*	70,50	70,5	71	73

**Précisions méthodologiques**

\* 3 pays partenaires historiques en 2013 (Belgique, Suisse, Luxembourg)

Source des données : ANTAIMode de calcul :

Concernant le premier sous-indicateur : Le pourcentage est obtenu par le rapport entre le nombre d'avis de contravention (ACO) pour les véhicules ayant une immatriculation française envoyés aux contrevenants et le nombre d'infractions françaises détectées par les dispositifs de contrôle automatique de vitesse.

La valeur du premier sous-indicateur pour l'année 2012 a été ajustée afin de prendre la distinction, à compter du PAP 2014, des véhicules français et étrangers.

Concernant le second sous-indicateur : Le pourcentage est obtenu par le rapport entre d'une part le nombre d'avis de contravention (ACO) envoyés aux contrevenants conduisant un véhicule ayant une immatriculation étrangère et relevant d'un État échangeant les données d'immatriculation avec la France et, d'autre part, le nombre d'infractions de ces États détectées par les dispositifs de contrôle automatique de vitesse.

La création de ce second sous-indicateur est consécutive à l'entrée en vigueur au mois de novembre 2013 de la directive européenne autorisant la poursuite transfrontalière par échange d'information, permettant ainsi d'élargir les échanges avec les pays étrangers.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

### Concernant le premier sous-indicateur

Le ratio du premier semestre 2014 a été de 72 %. L'ANTAI devrait maintenir ce taux sur l'année 2014.

Les évolutions de la chaîne de traitement automatisé permettent une amélioration constante du ratio. Depuis 2014, la réglementation permet de « zoomer » sur les photos afin d'améliorer la lisibilité des plaques d'immatriculation. De même la mise en place d'une nouvelle fonctionnalité telle que l'identification de voie permet de déterminer sur un cliché faisant apparaître plusieurs véhicules la voie du véhicule en infraction. Cette évolution sera progressivement déployée sur les radars fixes classiques les plus récents.

L'ANTAI prévoit de continuer cette démarche d'amélioration avec une nouvelle prévision du ratio de 73 % pour 2015 et 75 % pour 2017.

La valeur 2013 de 76,5 s'explique notamment par un report significatif d'avis de contravention 2012 à 2013, ce qui a augmenté artificiellement le taux 2013.

### Concernant le second sous-indicateur

Le périmètre des accords avec les pays partenaires est en constante progression :

Luxembourg en novembre 2004

Suisse en janvier 2007

Belgique en juin 2012

Les échanges avec les Pays-Bas et l'Allemagne ont été techniquement possibles à partir de février 2014.

L'accord initialement prévu en 2013 avec l'Espagne n'a pu aboutir jusqu'à présent, du fait notamment de l'annulation contentieuse de la Directive européenne sur les échanges d'informations.

## OBJECTIF n° 14 : Assurer le déploiement de la généralisation du procès verbal électronique au sein des services de l'Etat

### Programme 753 : Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Le respect des règles de circulation et de stationnement participe à la sécurité routière.

Le **programme 753 « Contrôle et modernisation de la circulation et du stationnement routiers »** est dédié au développement, avec le concours du **programme 152 « Gendarmerie nationale »**, du **programme 176 « Police nationale »** et du **programme 166 « Justice judiciaire »**, du procès-verbal électronique. Il participe ainsi à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions aux règles de stationnement. Il est financé par une partie des recettes des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et des amendes forfaitaires majorées versées à la seconde section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

La mise en œuvre de la dématérialisation de la gestion des infractions aux règles de la circulation routière sanctionnées par une amende forfaitaire s'est traduite à compter de 2011 par la réalisation du projet de procès-verbal électronique (PVe). L'objectif principal de cette réforme est de moderniser substantiellement, au profit des forces de l'ordre et des polices municipales, la gestion des amendes en substituant au carnet à souche des outils nomades de type PDA (personal digital assistant) ou terminal informatique embarqué (TIE).

Depuis 2012, toutes les forces de sécurité intérieure de l'État sont dotées d'outils nomades de verbalisation. Elles sont désormais en possession de 15 915 PDA.

Le déploiement du dispositif s'effectue aussi auprès des collectivités territoriales volontaires. En juillet 2014, 29 des 41 villes de plus de 100 000 habitants (dont Paris) étaient en production (pour 27 fin 2013). 498 des 920 communes de 10 000 à 100 000 habitants avaient également rejoint le dispositif (pour 415 fin 2013).

40 villes de plus de 100 000 habitants pourraient avoir adopté la solution électronique avant la fin 2014.

Enfin, 600 villes de 10 000 à 100 000 habitants pourraient avoir adopté le dispositif électronique fin 2014 si la reprise amorcée à la suite des élections municipales se poursuit.

Le nombre de messages d'infraction émis par la voie électronique a été de 18,253 millions pour l'année 2013. Ces messages d'infraction ont donné lieu à l'émission par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) de 17,153 millions d'avis de contravention à partir de son centre de traitement de Rennes.

En 2014, l'ANTAI devrait avoir à traiter environ 21 millions d'avis de contravention et de l'ordre de 22 millions en 2015.

#### INDICATEUR 14.1 : Part des procès-verbaux électroniques dans les contraventions de police de la circulation dressés par les services de l'Etat [Programme 753]

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Part des procès-verbaux électroniques de l'année N par rapport au total des procès-verbaux dressés en N-1 (en volume)	%	36	62	85	85	90	90

##### Précisions méthodologiques

Source des données : ministère de l'intérieur et Agence nationale de traitement automatisé des infractions.

Mode de calcul : l'indicateur retrace le pourcentage issu du rapport suivant : nombre de procès-verbaux dressés par voie électronique (au numérateur) par rapport au nombre total de procès-verbaux dressés, électroniques et manuscrits (au dénominateur).

Le numérateur comprend plus précisément l'ensemble des avis de contraventions aux règles de circulation et de stationnement constatés par voie électronique sur le territoire national par les services de l'État. Cette donnée est centralisée par l'Agence nationale du traitement automatisé des infractions (ANTAI).

Le dénominateur correspond à l'ensemble des avis de contraventions aux règles de circulation et de stationnement dressés sur le territoire national par la police et la gendarmerie nationales. Cette donnée est centralisée par le ministère de l'intérieur.

##### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La cible retenue pour 2015 est fixée à 90 %, conformément au contrat d'objectif et de performance signé entre l'État et l'ANTAI en mars 2012. En 2013, l'objectif de déploiement des PDA pour la police et la gendarmerie a été atteint.

Il convient de noter que, même si toutes les forces de l'ordre sont désormais équipées, ce ratio devrait continuer de croître puisque l'ANTAI va procéder dès la mi-octobre 2014 à la généralisation de « PVe 10 » dans les services de l'État et des collectivités utilisant la solution PVe. Cette généralisation intégrera l'ensemble du domaine contraventionnel, soit plus de 1 300 natures d'infraction, c'est à dire 700 infractions hors périmètre sécurité routière venant s'ajouter au périmètre sécurité routière existant. De plus l'ANTAI procédera à l'expérimentation du paiement immédiat à compter de janvier 2015.

Par ailleurs, la réflexion en cours sur l'extension du PVe aux infractions de la 5<sup>e</sup> classe (actuellement seules les contraventions de 4<sup>e</sup> classe sont intégrées dans les PDA) pourrait permettre d'atteindre la cible prévue en 2015 et à terme de se rapprocher des 100 %.

## LE SOUTIEN À LA POLITIQUE D'ÉDUCATION ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRES

---

Cette partie est dédiée aux programmes qui apportent un soutien indirect à la politique de sécurité routière en mobilisant des moyens humains et financiers aux services chargés de la mise en œuvre de cette politique. Ces programmes font, comme les autres programmes précités, l'objet d'une description en annexe.

Le **programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur »** porte les effectifs de la délégation à la sécurité et à la circulation routières, ainsi que ceux des services déconcentrés chargés des questions d'éducation routière (délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière). Il porte également les effectifs supports assurant la gestion des ressources humaines et des finances.

Le **programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables »** porte :

- les effectifs des services déconcentrés chargés des questions de sécurité routière (observation, coordination, transports exceptionnels).
- ceux participant à la mise en œuvre des programmes 174, 190 et 203 précités ;
- ceux assurant la gestion des ressources humaines et des finances.

Le **programme 307 « Administration territoriale »** apporte son soutien à la politique de sécurité routière au travers de son action n° 01 « Coordination de la sécurité des personnes et des biens ». Cette action recouvre les activités de coordination et de pilotage du préfet, des autres membres du corps préfectoral et des équipes chargées de cette question en préfecture, dans le domaine de la sécurité des personnes et des biens, qui constituent l'une des priorités de l'action de l'État. Les préfectures sont au cœur de l'animation des dispositifs mis en œuvre en la matière. Au sein de cette notion large, recouvrant des secteurs complémentaires, figure la sécurité routière qui se traduit notamment par la mise en place d'actions de prévention.

Les objectifs retenus pour cette action dans le programme « Administration territoriale » ne comportent pas de données relatives à la sécurité routière. Toutefois, cette fonction contribue à la politique transversale de sécurité routière par l'implication des membres du corps préfectoral et des services des préfectures dans le pilotage et l'animation des politiques locales de sécurité routière. Sous l'autorité des préfets, les directeurs de cabinet sont en effet chefs de projet sécurité routière et, à ce titre, impulsent la mise en œuvre de cette politique partenariale dans les départements. Ils sont eux-mêmes souvent assistés par un ou deux collaborateurs au sein même de la préfecture. Les sous-préfets font de même dans les arrondissements.

Enfin, il est également permis de considérer que le **programme 309 « Entretien des bâtiments de l'État »** et le **programme 333 « Moyens mutualisés des administrations déconcentrées »** apportent une contribution indirecte à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.



## PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES PROGRAMMES CONOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

### ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Numéro et intitulé du programme ou de l'action		Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
140	Enseignement scolaire public du premier degré	39 783 330	39 783 330	40 343 764	40 343 764	40 021 790	40 021 790
141	Enseignement scolaire public du second degré	62 271 773	62 271 773	62 215 065	62 215 065	49 344 925	49 344 925
152	Gendarmerie nationale	895 411 406	902 316 937	942 825 808	950 714 588	907 253 798	905 043 362
166	Justice judiciaire	128 426 528	128 426 528	123 928 994	123 928 994	130 157 208	130 157 208
176	Police nationale	542 251 730	542 251 730	589 032 971	589 032 971	557 268 584	557 268 584
182	Protection judiciaire de la jeunesse	1 703 223	1 703 223	1 845 944	1 845 944	1 851 563	1 851 563
190	Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	28 035 884	28 035 884	27 459 337	27 459 337	27 423 990	27 423 990
203	Infrastructures et services de transports	437 672 023	447 450 794	380 888 020	391 348 020	380 891 614	391 581 614
204	Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	5 114 000	4 226 012	4 866 932	4 728 271	4 040 000	4 040 000
207	Sécurité et éducation routières	122 133 593	123 495 445	128 600 781	128 600 781	44 844 000	44 844 000
214	Soutien de la politique de l'éducation nationale	409 844	409 844	417 312	417 312	431 931	431 931
216	Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	4 511 629	4 511 629	1 089 039	1 089 039	91 360 657	91 360 657
217	Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	600 459 535	600 459 535	600 273 524	600 273 524	598 824 126	598 824 126
219	Sport	270 000	370 000	320 000	320 000	320 000	320 000
307	Administration territoriale	76 768 348	76 768 348	77 462 548	77 462 548	77 260 625	77 260 625
333	Moyens mutualisés des administrations déconcentrées	13 986 000	13 986 000	13 986 000	13 986 000	13 986 000	13 986 000
751	Radars	211 264 000	218 663 000	220 000 000	220 000 000	217 118 000	217 118 000
752	Fichier national du permis de conduire	21 047 000	22 767 000	19 000 000	19 000 000	21 882 000	21 882 000
753	Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	29 003 000	29 003 000	31 559 000	31 559 000	30 000 000	30 000 000
754	Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	225 000 000	225 000 000	225 000 000	225 000 000	225 000 000	225 000 000
<b>Total</b>		<b>3 445 522 846</b>	<b>3 471 900 012</b>	<b>3 491 115 039</b>	<b>3 509 325 158</b>	<b>3 419 280 811</b>	<b>3 427 760 375</b>

## PRÉSENTATION DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

## ENSEIGNEMENT SCOLAIRE PUBLIC DU PREMIER DEGRÉ (140)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>39 783 330</b>	<b>39 783 330</b>	<b>40 343 764</b>	<b>40 343 764</b>	<b>40 021 790</b>	<b>40 021 790</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 140 « Enseignement scolaire public du premier degré » relève du ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche. Il est placé sous la responsabilité de la directrice générale de l'enseignement scolaire. Sa mise en œuvre est fortement déconcentrée : sous l'autorité des recteurs d'académie, l'enseignement primaire est piloté au niveau départemental par les inspecteurs d'académie - directeurs académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN).

Ce programme présente l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du premier degré.

L'objectif premier de ce programme est de conduire tous les élèves à la maîtrise de connaissances et compétences exigibles au terme de la scolarité primaire pour leur permettre de poursuivre leur scolarité dans de bonnes conditions au collège et viser au moins l'acquisition du socle commun de compétences, de connaissances et de culture à l'issue de la scolarité obligatoire.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Le détail des dépenses prises en compte pour évaluer la contribution de ce programme est donné dans la présentation stratégique du présent document.

## ENSEIGNEMENT SCOLAIRE PUBLIC DU SECOND DEGRÉ (141)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>62 271 773</b>	<b>62 271 773</b>	<b>62 215 065</b>	<b>62 215 065</b>	<b>49 344 925</b>	<b>49 344 925</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 141 « Enseignement scolaire public du second degré » relève du ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche. Il est placé sous la responsabilité de la directrice générale de l'enseignement scolaire. Sa mise en œuvre est fortement déconcentrée et conduite au niveau académique sous l'autorité du recteur qui peut en confier certains segments aux inspecteurs d'académie - académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN).

Ce programme présente l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du second degré.

Ce programme a pour objectif premier de conduire le maximum de jeunes aux niveaux de compétences attendus en fin de formation initiale et à l'obtention des diplômes correspondants.

L'enseignement secondaire est structuré en deux cycles complémentaires dispensés dans des établissements publics locaux d'enseignement (EPL) distincts : le premier cycle relève du collège ; le second cycle relève du lycée.

La déclinaison de l'objectif premier du programme 141 est ainsi d'amener tous les élèves à maîtriser le socle commun de connaissances, de compétences et de culture à l'issue de la scolarité obligatoire et de conduire 80 % d'une classe d'âge au baccalauréat.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Le détail des dépenses prises en compte pour évaluer la contribution de ce programme est donné dans la présentation stratégique du présent document.

## GENDARMERIE NATIONALE (152)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>895 411 406</b>	<b>902 316 937</b>	<b>942 825 808</b>	<b>950 714 588</b>	<b>907 253 798</b>	<b>905 043 362</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 152 relève du ministère de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de la gendarmerie nationale.

Ce programme porte les moyens humains et financiers de la gendarmerie nationale.

L'action de la gendarmerie nationale a pour objet principal d'assurer la paix et la sécurité publiques de manière permanente sur près de 95 % du territoire national, soit l'essentiel des axes routiers (plus de 800 000 km de voies). Elle consacre ainsi environ 10 % de son activité totale à des missions de sécurité routière.

L'action n° 02 du programme 152 est dédiée à la sécurité routière. Elle se structure autour des missions de lutte contre l'insécurité routière et de gestion des flux de circulation. L'objectif de renforcement de l'efficacité dans la lutte contre l'insécurité routière repose sur une utilisation optimale des moyens dédiés en fonction des comportements connus et prévisibles des usagers. Pour atteindre cet objectif, la gendarmerie nationale mène en permanence des actions qui visent à prévenir, dissuader et réprimer les infractions les plus accidentogènes, liées notamment à la vitesse, à l'alcool et aux stupéfiants. Elle s'appuie sur ces compétences et son expertise, mais également sur son maillage territorial et sa mission de surveillance, de contrôle et de gestion des flux, ce qui se traduit par une présence importante sur le réseau autoroutier et renforcée sur le réseau secondaire, plus meurtrier.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits dédiés à la politique transversale par le programme 152 correspondent à l'action 02 « Sécurité routière » et à une partie de l'action 04 « Commandement, ressources humaines et logistique ».

La valorisation financière est réalisée en coûts moyens complets sur la base des effectifs agissant en faveur de la politique transversale. Ils sont obtenus à partir des dépenses de personnel définies par l'exécution 2013, la LFI 2014 et le PLF 2015.

Les ETPT correspondent principalement à :

- des effectifs des unités spécialisées de sécurité routière relevant des escadrons départementaux de sécurité routière (EDSR).
- l'activité consacrée à la sécurité routière des effectifs assurant des missions polyvalentes au sein des brigades territoriales.

## JUSTICE JUDICIAIRE (166)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>128 426 528</b>	<b>128 426 528</b>	<b>123 928 994</b>	<b>123 928 994</b>	<b>130 157 208</b>	<b>130 157 208</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

La contribution de la mission « Justice » à la politique transversale de sécurité routière l'est principalement au titre du programme « Justice judiciaire ». Ce programme est placé sous la responsabilité du directeur des services judiciaires. Ce programme porte les moyens humains et financiers des services judiciaires qui ont pour mission de rendre la justice, en matière civile, pénale, commerciale et sociale. En matière pénale, le parquet met en œuvre une politique générale de lutte contre la délinquance en liaison avec les préfets et les administrations concernées.

Les juridictions font partie intégrante de la conduite des politiques de prévention et de dissuasion de la délinquance, tout en favorisant la réinsertion.

Les objectifs généraux retenus pour l'action « Conduite de la politique pénale et jugement des affaires pénales » du programme 166 - à savoir « Rendre des décisions de qualité dans des délais raisonnables en matière pénale », « Amplifier et diversifier la réponse pénale », « Améliorer l'exécution des décisions pénales », « Garantir un enregistrement rapide des décisions judiciaires » - participent à un traitement efficace du contentieux routier.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits consacrés à la politique transversale, tant en dépenses de personnel qu'en dépenses de fonctionnement courant, sont évalués au regard des effectifs de fonctionnaires et de magistrats concourant à cette politique.

Pour 2013, 2 083 magistrats et fonctionnaires ont concouru à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, effectifs en hausse de 52 ETPT par rapport à celui déclaré au titre de 2012.

En effet, les effectifs de magistrats sont calculés en fonction de la part estimée du contentieux routier dans l'activité de chaque service juridictionnel (parquet, instruction, juridiction de jugement). Les effectifs du greffe sont évalués à partir du ratio greffe/magistrat par pôle d'activité (parquet, instruction, juridiction de jugement). Jusqu'en 2011, on estimait le nombre de fonctionnaires à 2,52 pour un effectif de magistrat en juridiction de jugement (tribunaux de grande instance). Ce ratio a été revu afin de mieux dénombrer les effectifs de greffe en charge de la sécurité routière. Aussi le nouveau ratio retenu, soit 2,12, ne prend pas en compte les agents des conseils des prud'hommes et des services administratifs régionaux qui ne traitent pas du contentieux routier. Pour 2014, les moyens en personnels prévus sont de 2 050 ETPT. Pour 2015, la prévision est de 2 051 ETPT, variation corrélative à la hausse du plafond d'autorisation d'emplois du programme entre 2014 et 2015.

En ce qui concerne les dépenses de personnel, la détermination de la masse salariale est assurée par l'application du coût moyen par catégorie d'emploi au regard du nombre d'ETPT respectifs de magistrats et de fonctionnaires, pour chaque année de gestion. Ce coût moyen, qui est actualisé chaque année au vu de l'exécuté, est communiqué comme élément de référence dans la détermination des enveloppes budgétaires des BOP du programme. Les coûts moyens de différentes catégories d'emplois évoluant peu (+0,4 % pour le coût stock greffe entre 2013 et 2014 et 0,1 % pour le coût stock magistrats), la variation des dépenses de personnel suivent l'évolution des effectifs.

En ce qui concerne les dépenses « hors titre 2 », elles comprennent les dépenses permettant d'assurer le fonctionnement courant du tribunal ainsi que les dépenses de frais de justice afférentes à ce contentieux.

La part des dépenses de fonctionnement courant concourant à la politique de sécurité routière est calculée au regard des effectifs affectés à cette politique, auxquels est appliqué le ratio moyen national des juridictions pour ces dépenses (hors dépense d'intervention et dépense de l'opérateur). Il est à noter qu'une modification de périmètre a été opérée par rapport au DPT 2014, puisque les dépenses de structures ont été réintégrées au calcul des dépenses de fonctionnement courant. Le ratio a donc considérablement augmenté.

La diminution des dépenses entre 2013 et 2014 est essentiellement liée à la baisse générale des crédits du P166 sur cette période. Les dépenses relatives aux frais de justice ne sont pas comprises dans les calculs de ce DPT. Il n'existe pas actuellement de méthode précise et satisfaisante pour identifier celles liées aux contentieux de sécurité routière. La direction des services judiciaires doit déterminer si le nouveau référentiel des dépenses de frais de justice, introduit en 2015 et généralisé en 2016, peut, par son niveau de détail accru, permettre d'évaluer les dépenses liées aux contentieux routiers.

## ÉNERGIE, CLIMAT ET APRÈS-MINES (174)

### PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 174 relève du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de l'énergie et du climat.

Ce programme s'articule autour de deux finalités générales :

- assurer à l'ensemble des consommateurs la disponibilité en quantité et en qualité de l'énergie qui leur sont nécessaire, à des prix compétitifs, tout en contribuant à l'indépendance énergétique et à la cohésion nationale, à la préservation de l'environnement et à la lutte contre le changement climatique ;
- garantir aux anciens mineurs la préservation de leurs droits après l'arrêt de l'exploitation minière.

Le programme contribue à l'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière en assurant la vérification de la conformité des véhicules aux prescriptions du code de la route, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route.

### EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le détail des dépenses prises en compte pour évaluer la contribution de ce programme est donné dans la présentation stratégique du présent document.

## POLICE NATIONALE (176)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>542 251 730</b>	<b>542 251 730</b>	<b>589 032 971</b>	<b>589 032 971</b>	<b>557 268 584</b>	<b>557 268 584</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 176 relève du ministère de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de la police nationale.

Ce programme porte les moyens humains et financiers de la police nationale. La sécurité routière, mission permanente de la police nationale, occupe une place importante au sein de ce programme. Elle s'inscrit dans la mission générale de lutte contre l'insécurité sous toutes ses formes.

Cette mission s'appuie sur les compétences générales ou spécialisées des directions et sur leur organisation territoriale.

L'action n° 03 « Sécurité routière » du programme « Police nationale » est entièrement consacrée à cette politique transversale qui vise à améliorer la sûreté des déplacements routiers, prévenir les conduites à risque et à faire respecter les règles du code de la route.

Cette action porte sur :

- la police administrative de la route et les missions de police judiciaire liées à la répression des infractions et au traitement des accidents routiers ;
- les actions de communication et d'information à destination des usagers de la route et des futurs conducteurs (scolaires). Elle mobilise à titre principal les effectifs de la sécurité publique, les unités autoroutières de la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité et les services de la préfecture de police et se traduit par :
  - la prévention et l'information routière : ceci concerne les actions d'information routière auprès du public (établissements scolaires, entreprises propriétaires de flottes) et les campagnes de prévention sur les dangers de la route et de sensibilisation des usagers (quinzaines de la sécurité routière, notamment en Île-de-France, présence aux forums et salons) ; ces actions ont pour finalité d'améliorer le civisme routier et le respect des règles.
  - la surveillance, le contrôle et la régulation : ceci concerne les interventions consécutives à des accidents de la route et les contrôles routiers (vitesse, alcoolémie, conduite sous l'emprise de stupéfiants, port de la ceinture, téléphones portables).

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sont pris en compte les crédits de l'action 3 du programme 176 (masse salariale versée aux agents affectés aux fonctions de prévention et d'information routières, ainsi qu'aux fonctions de surveillance, de contrôle et de régulation). Cette action mobilise à titre principal les effectifs de la sécurité publique, les unités de CRS et les services de la préfecture de police.

Sont pris également en compte, au prorata des effectifs de l'action 3, les crédits de l'action 6, support du programme 176.

## PROTECTION JUDICIAIRE DE LA JEUNESSE (182)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>1 703 223</b>	<b>1 703 223</b>	<b>1 845 944</b>	<b>1 845 944</b>	<b>1 851 563</b>	<b>1 851 563</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 182 relève du ministère de la justice. Il est placé sous la responsabilité de la directrice de la protection judiciaire de la jeunesse.

Ce programme porte les moyens de la direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ) qui est chargée au sein du ministère de la justice de l'ensemble des questions intéressant la justice des mineurs, tant en ce qui concerne

les mineurs délinquants que les mineurs en danger dans le cadre spécifique des dispositions des ordonnances de 1945 et de 1958, et de la concertation entre les institutions intervenant à ce titre. Elle conçoit les normes et les cadres d'organisation en liaison avec les directions compétentes. Elle garantit, directement, ou par les associations qu'elle habilite et finance, d'une part et principalement, la prise en charge des mineurs qui lui sont confiés par les magistrats, et d'autre part, une aide aux décisions de l'autorité judiciaire en matière civile et pénale. La DPJJ établit les cahiers des charges correspondant à une palette complète de prises en charge, notamment les services d'investigation éducative, les services territoriaux de milieu ouvert, les établissements de placement éducatif, les centres éducatifs renforcés, les centres éducatifs fermés. Les moyens alloués à la PJJ sont employés dans le souci d'une amélioration continue de la qualité de l'action d'éducation dans le cadre pénal en veillant tant à la prévention de la récidive et de la réitération qu'à l'insertion sociale des jeunes confiés par l'autorité judiciaire.

Pour ce faire, la DPJJ dispose de deux réseaux :

- le secteur public constitué de 220 établissements et services relevant directement du ministère de la justice ;
- le secteur associatif constitué de 1 098 établissements et services (dont 255 financés exclusivement par l'État) habilités et contrôlés par le ministère de la justice.

Les services chargés de la mise en œuvre du programme 182 coordonnent leurs interventions avec celles des conseils généraux (en charge de la protection de l'enfance) et avec celles de divers partenaires, publics ou privés, qui peuvent contribuer à l'insertion des jeunes en difficulté.

#### EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

L'évaluation des crédits du programme 182 concourant à la politique transversale correspondent aux dépenses suivantes :

- les crédits de personnels correspondant à l'action éducative des personnels de la PJJ dans leur accompagnement au quotidien des mineurs sous-main de justice. Il s'agit d'estimations. En 2013, l'ensemble de ces activités a mobilisé l'équivalent de 35,5 ETPT d'éducateurs, de professeurs techniques et d'infirmiers.
- les dépenses hors titre 2 correspondant au montant des subventions versées à des associations agissant en partenariat avec la DPJJ pour des actions de prévention menées en direction des mineurs. Il s'agit de dépenses d'intervention (titre 6).

#### RECHERCHE DANS LES DOMAINES DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES (190)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>28 035 884</b>	<b>28 035 884</b>	<b>27 459 337</b>	<b>27 459 337</b>	<b>27 423 990</b>	<b>27 423 990</b>

#### PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 190 relève du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Il est placé sous la responsabilité du directeur de la recherche et de l'innovation.

Ce programme couvre la recherche dans les domaines du développement durable, de l'énergie, des risques, des transports, de la construction et de l'aménagement.

Dans les domaines des transports, de la construction, de l'aménagement et des réseaux, le programme finance l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR).

Les missions de l'IFSTTAR consistent à réaliser, orienter, animer et évaluer des recherches, des développements et des innovations dans les domaines de la mobilité, des systèmes de transport, de leur sécurité et de leurs impacts sur la santé, du génie urbain, du génie civil et des risques naturels.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

La part de la subvention pour charges de service public reçue à l'IFSTTAR consommée dans le domaine de la sécurité routière est estimée à 32 %, même pourcentage qu'en 2013.

Ce ratio de 32 % est calculé à partir de la répartition des activités de recherche de l'IFSTTAR selon les 4 axes stratégiques de son contrat d'objectifs et de performances 2013-2016 :

- mobilité et sécurité ;
- infrastructures ;
- changement climatique, risques et environnement ;
- villes et territoires.

L'analyse de la répartition des activités réalisées en 2013 et début 2014 selon les 4 axes conduit au bilan suivant :

- axe 1 : de l'ordre de 40 % ;
- axe 2 : de l'ordre de 30 % ;
- axe 3 : de l'ordre de 20 % ;
- axe 4 : de l'ordre de 10 %.

## INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS (203)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>437 672 023</b>	<b>447 450 794</b>	<b>380 888 020</b>	<b>391 348 020</b>	<b>380 891 614</b>	<b>391 581 614</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 203 relève du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Il est placé sous la responsabilité du directeur général des infrastructures, des transports et de la mer.

Le programme porte à la fois sur les infrastructures et sur les services de transport routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires, maritimes et aéroportuaires, sur la sécurité et la sûreté et la régulation des secteurs économiques concernés à l'exception de la sécurité du transport maritime qui relève du programme « Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture » et du secteur aérien qui fait l'objet du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Sont considérés comme mobilisés au service de la politique de sécurité routière les crédits des actions 12 et 13 du programme 203.



## PRÉVENTION, SÉCURITÉ SANITAIRE ET OFFRE DE SOINS (204)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>5 114 000</b>	<b>4 226 012</b>	<b>4 866 932</b>	<b>4 728 271</b>	<b>4 040 000</b>	<b>4 040 000</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 204 relève du ministère des affaires sociales. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de la santé.

Ce programme est structuré autour des trois axes des politiques de santé conduites par l'État :

- la modernisation de l'offre de soins ;
- la prévention ;
- et la sécurité sanitaire.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Les crédits mobilisés en faveur de la politique de sécurité routière relèvent de l'action 14, sous-action 3 du programme 204. Le détail des dépenses prises en compte pour évaluer la contribution de ce programme est donné dans la présentation stratégique du présent document.

## SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES (207)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>122 133 593</b>	<b>123 495 445</b>	<b>128 600 781</b>	<b>128 600 781</b>	<b>44 844 000</b>	<b>44 844 000</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 207 relève du ministère de l'intérieur. Il est sous la responsabilité du délégué à la sécurité et à la circulation routières.

Ce programme retrace l'action et les moyens mis en œuvre par le ministère de l'intérieur en matière de sécurité routière pour l'observation et l'analyse des causes de l'insécurité routière, la communication nationale, les actions locales et l'éducation routière.

Ce programme sert de « chef de file » au présent document de politique transversale.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

L'intégralité des crédits du programme 207 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

## SOUTIEN DE LA POLITIQUE DE L'ÉDUCATION NATIONALE (214)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>409 844</b>	<b>409 844</b>	<b>417 312</b>	<b>417 312</b>	<b>431 931</b>	<b>431 931</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale » relève du ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche. Il est placé sous la responsabilité du secrétaire général de ce ministère. Ce programme regroupe les moyens transversaux bénéficiant à l'ensemble des programmes de la mission « Enseignement scolaire » relevant du ministère de l'éducation nationale et des programmes de la mission « Recherche et enseignement supérieur » relevant du ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche qu'il n'est pas possible de répartir au sein des programmes opérationnels.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Au titre de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, le responsable du programme 214 valorise les dépenses de titre 2 des personnels participant à la mise en œuvre des actions pour l'éducation à la sécurité routière, ainsi que, hors titre 2, d'une part de la subvention pour charges de service public qu'il verse à l'établissement CANOPÉ.

## CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'INTÉRIEUR (216)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>4 511 629</b>	<b>4 511 629</b>	<b>1 089 039</b>	<b>1 089 039</b>	<b>91 360 657</b>	<b>91 360 657</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 216 relève du ministre de l'intérieur. Il est sous la responsabilité du secrétaire général de ce ministère. Ce programme porte les fonctions de pilotage du ministère de l'intérieur au travers des activités d'état-major, d'expertise, de conseil et de contrôle qu'il assure. Il veille à la cohérence du soutien apporté par les fonctions support à dimension transversale exercées par le secrétariat général, assurant une gestion mutualisée de différentes prestations au profit des directions et services du ministère. Il regroupe l'ensemble des crédits relatifs aux affaires juridiques et contentieuses du ministère. Enfin, il porte, à compter de 2015, les effectifs de la délégation à la sécurité et à la circulation routières, ainsi que les personnels des services déconcentrés de l'éducation routière (délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière).

La contribution de ce programme avait été prise en compte dans les éditions précédentes mais dans le coût complet du programme 207. C'est pour cette raison que ce programme n'apparaissait pas en tant que tel parmi les programmes contributeurs.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

L'évaluation des crédits de titre 2 et hors titre 2 est effectuée sur la base des montants arbitrés dans le cadre des campagnes de transferts 2013, 2014 et 2015. L'essentiel des dépenses du tableau ci-dessus est financé par des crédits de titre 2 auxquels s'ajoutent des crédits de fonctionnement pour chacun des agents transférés soit environ 2 300 € par agent.

## CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES (217)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>600 459 535</b>	<b>600 459 535</b>	<b>600 273 524</b>	<b>600 273 524</b>	<b>598 824 126</b>	<b>598 824 126</b>

### PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 217 relève du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Il est placé sous la responsabilité du secrétaire général de ce ministère.

Ce programme porte la majeure partie des effectifs du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. A ce titre, il porte les effectifs que le MEDDE mobilise localement au titre de la sécurité routière (observatoires locaux, coordination, transports exceptionnels, etc.).

Ce programme assure également le financement des activités « soutien » (systèmes d'information, fonctions juridiques et d'expertise, moyens de fonctionnement, actions à l'international, formation, action sociale, prévention des risques professionnels) nécessaires à la mise en œuvre des politiques définies par le Gouvernement. Il œuvre en faveur de la transition écologique pour un développement durable en permettant la définition et l'évaluation des politiques publiques et en portant une organisation et un pilotage de services en adéquation avec ce projet. A ce titre, il apporte son soutien au CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), partenaire de la délégation à la sécurité et à la circulation routières.

La contribution de ce programme avait été prise en compte dans les éditions précédentes mais dans le coût complet du programme 207. C'est pour cette raison que ce programme n'apparaissait pas en tant que tel parmi les programmes contributeurs.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Le responsable du programme 217 n'a pas été en mesure d'évaluer, dans les délais impartis, le montant d'une partie de sa contribution à la politique de sécurité routière en 2014 et en 2015. Aussi, par convention, pour certaines actions, le constaté 2013 a été reconduit en 2014 et en 2015.

## SPORT (219)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>270 000</b>	<b>370 000</b>	<b>320 000</b>	<b>320 000</b>	<b>320 000</b>	<b>320 000</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 219 relève du ministère de la ville, de la jeunesse et des sports. Il est placé sous la responsabilité du directeur des sports.

La finalité de ce programme est de contribuer au développement du sport dans ses composantes « sport pour tous » et « sport de haut niveau », dans des conditions de sécurité et d'encadrement permettant le respect de l'intégrité des personnes et des valeurs éthiques, valeurs qui élèvent le sport au rang d'outil d'éducation et d'insertion sociale.

Dans le cadre du soutien financier qu'il apporte aux fédérations sportives, plusieurs fédérations sportives sont soutenues pour des actions de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

La méthode d'évaluation des crédits mobilisés par le programme 219 est donnée est donné dans la présentation stratégique du présent document.

## ADMINISTRATION TERRITORIALE (307)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>76 768 348</b>	<b>76 768 348</b>	<b>77 462 548</b>	<b>77 462 548</b>	<b>77 260 625</b>	<b>77 260 625</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 307 relève du ministère de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du secrétaire général de ce ministère.

Ce programme permet au ministère de l'intérieur d'assurer ses missions relatives à la sécurité, aux libertés publiques, au bon fonctionnement des institutions locales et de la vie démocratique. Il s'appuie pour ce faire sur le réseau des préfetures et des sous-préfetures, auquel il revient de mettre en œuvre les politiques publiques de l'État et d'assurer la coordination de ses services déconcentrés sur l'ensemble du territoire sous l'autorité du préfet.

Le programme « Administration territoriale », composé de 5 actions, recouvre l'ensemble des missions des préfetures (de département, de région, de zone) et des sous-préfetures, des hauts-commissariats et représentations de l'État outre-mer.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Les crédits indiqués correspondent à la quote-part de l'action 1 « Coordination de la sécurité des personnes et des biens » et de l'action 2 « Réglementation générale, garantie de l'identité et de la nationalité, délivrance de titres » que les préfetures consacrent à la politique de sécurité routière.

Le périmètre des crédits a donc évalué, puisqu'auparavant, seuls les crédits de l'action 1 étaient pris en compte.

L'évaluation financière repose sur les dépenses de personnel des agents qui participent à cette politique (identifiables entre autre, par le dispositif de comptabilité analytique Anapref), ainsi que leurs dépenses de hors titre 2 associées (calculées sur la base du calcul d'un coût moyen de fonctionnement et de structure par agent et de l'intégration des frais de représentation du corps préfectoral, au prorata du temps qu'ils consacrent à la politique de sécurité routière).

L'estimation 2015 a été faite sur la base des hypothèses d'évolutions des crédits du programme 307 (du titre 2 et du hors titre 2).

## MOYENS MUTUALISÉS DES ADMINISTRATIONS DÉCONCENTRÉES (333)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>13 986 000</b>	<b>13 986 000</b>	<b>13 986 000</b>	<b>13 986 000</b>	<b>13 986 000</b>	<b>13 986 000</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 333 relève des services du Premier ministre. Il est placé sous la responsabilité du secrétaire général du Gouvernement.

Ce programme regroupe les crédits de fonctionnement des directions départementales interministérielles (DDI), les crédits immobiliers d'une grande partie des services déconcentrés de l'État (DDI, directions régionales des ministères concernés par les DDI, directions régionales des affaires culturelles, préfetures et certains services de l'éducation nationale), hors outre-mer, ainsi que l'ensemble des emplois déconcentrés du Premier ministre (les directeurs départementaux interministériels et leurs adjoints, les secrétaires généraux aux affaires régionales et leurs adjoints, les chargés de mission en SGAR ainsi que plusieurs agents de SGAR non chargés de mission).

Ce programme sert de support à la politique de sécurité routière.

La contribution de ce programme avait été prise en compte dans les éditions précédentes mais dans le coût complet du programme 207. C'est pour cette raison que ce programme n'apparaissait pas en tant que tel parmi les programmes contributeurs.

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Les crédits pris en compte correspondent aux dépenses liées à l'accueil des personnels de la sécurité routière en poste en direction départementale interministérielle.

## RADARS (751)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>211 264 000</b>	<b>218 663 000</b>	<b>220 000 000</b>	<b>220 000 000</b>	<b>217 118 000</b>	<b>217 118 000</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 751 relève du ministre de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du délégué à la sécurité et à la circulation routières.

Ce programme a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière afin de réduire le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes en France. Il couvre l'action et les moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre du système de contrôle automatisé, à l'exception des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des dispositifs mobiles et des moyens humains de l'État alloués au traitement automatisé des infractions.

Le programme est financé par une fraction du produit des amendes forfaitaires dressées dans le cadre du contrôle automatisé.

## Sécurité routière

DPT | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES PROGRAMMES

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

L'intégralité des crédits du programme 751 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

## FICHER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE (752)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>21 047 000</b>	<b>22 767 000</b>	<b>19 000 000</b>	<b>19 000 000</b>	<b>21 882 000</b>	<b>21 882 000</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 752 relève du ministre de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du délégué à la sécurité et à la circulation routières.

Ce programme est dédié à la gestion des droits à conduire (permis de conduire à points). Il est financé au moyen d'une partie des recettes des amendes perçues par la voie du système de contrôle automatisé versées à la première section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

L'intégralité des crédits du programme 752 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

## CONTRÔLE ET MODERNISATION DE LA POLITIQUE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS (753)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>29 003 000</b>	<b>29 003 000</b>	<b>31 559 000</b>	<b>31 559 000</b>	<b>30 000 000</b>	<b>30 000 000</b>

## PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 753 relève du ministre de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du délégué à la sécurité et à la circulation routières.

Ce programme est dédié au développement du procès-verbal électronique (PVe). Il participe ainsi à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions aux règles de stationnement. Il est financé par une partie des recettes des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et des amendes forfaitaires majorées versées à la seconde section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

L'intégralité des crédits du programme 753 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

## CONTRIBUTION À L'ÉQUIPEMENT DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES (754)

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2013		LFI 2014		PLF 2015	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>225 000 000</b>	<b>225 000 000</b>	<b>225 000 000</b>	<b>225 000 000</b>	<b>225 000 000</b>	<b>225 000 000</b>

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 754 relève du ministre de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du directeur général des collectivités locales.

Ce programme permet le reversement d'une partie des recettes encaissées par l'État au titre des amendes de police relatives à la circulation routière aux collectivités territoriales pour lutter contre la violence routière et améliorer les conditions de circulation.

La mise en place d'une politique efficace en matière de sécurité routière est ainsi obtenue grâce aux projets innovants liés aux infrastructures routières et aux modes de transport financés par un grand nombre de collectivités territoriales. Les communes, EPCI et départements sont libres de choisir les opérations à financer en fonction des besoins prioritaires qu'ils identifient au plan local.

Ce programme est pris en compte pour la première fois cette année.

### EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Sont prises en compte les dépenses financées par une partie du produit des amendes forfaitaires et des amendes forfaitaires majorées verbalisées dans le cadre du contrôle automatisé. Le constaté 2013 a été reconduit pour 2014 et pour 2015.

## ADMINISTRATION PÉNITENTIAIRE (107)

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 107 relève du ministère de la justice. Il est placé sous la responsabilité de la directrice de l'administration pénitentiaire.

Ce programme porte les crédits nécessaires au service public pénitentiaire pour l'exécution des décisions pénales.

### EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Le programme 107 assume une partie du coût de l'insécurité routière au titre de l'incarcération des délinquants de la route multi-réitérants (10 % des effectifs emprisonnés) et au titre de la prise en charge des condamnés en milieu ouvert (26 % des effectifs pris en charge). Ce coût n'a pas pu être chiffré.

---

## AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'EMPLOI ET DES RELATIONS DU TRAVAIL (111)

---

### PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 111 relève du ministère du travail, de l'emploi et du dialogue social. Il est placé sous la responsabilité du directeur général du travail.

Ce programme sert de cadre à la mise en œuvre de la politique du travail, laquelle se déploie selon quatre axes :

- santé et sécurité au travail ;
- qualité et effectivité du droit ;
- dialogue social et démocratie sociale ;
- lutte contre le travail illégal.

Outre les actions financées par le programme 111 décrites dans le texte qui précède, il convient de noter que le ministère du travail contribue également à la politique transversale de la sécurité routière en siégeant :

- au Conseil supérieur de l'éducation routière (CSER) ;
- au Conseil national de sécurité routière (CNSR) en siégeant au sein des commissions « alcool, stupéfiants, vitesse » et « outils technologiques et infrastructures routières » afin d'y exposer les problématiques liées au risque routier professionnel.

Il participe également aux initiatives conduites par le Comité interministériel de sécurité routière (CISR).

Le responsable du programme n'est pas en mesure d'évaluer le coût de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

---

## ENTRETIEN DES BÂTIMENTS DE L'ÉTAT (309)

---

### PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 309 relève du ministère des finances et des comptes publics. Il est placé sous la responsabilité du chef de service de France Domaine.

Ce programme a pour finalité de regrouper sur un programme unique une partie des crédits d'entretien du propriétaire (essentiellement ceux portant sur les immeubles soumis à loyer budgétaire, c'est-à-dire les immeubles constitués majoritairement de bureaux).

Il sert indirectement de support à la politique de sécurité routière.

### EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le responsable du programme 309 n'est pas en mesure d'évaluer le coût de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.



TABLE DE CORRESPONDANCE DES OBJECTIFS DU DPT ET DES OBJECTIFS DES PAP

N° de l'objectif du DPT	Axe / sous-axe Programme	Code du programme	N° de l'objectif du PAP
	<b>La réduction de l'accidentalité routière</b>		
1	Gendarmerie nationale	152	4
1	Police nationale	176	4
1	Sécurité et éducation routières	207	1
	<b>L'éducation routière à tous les âges</b>		
3	Sécurité et éducation routières	207	2
4	Sécurité et éducation routières	207	2
5	Fichier national du permis de conduire	752	1
	<b>Le renforcement de la sécurité des infrastructures routières et des véhicules</b>		
	<b>La lutte contre le non-respect du code de la route</b>		
10	Gendarmerie nationale	152	4
10	Police nationale	176	4
12	Gendarmerie nationale	152	4
12	Police nationale	176	4
13	Radars	751	1
14	Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	753	1
	<b>Le soutien à la politique d'éducation et de sécurité routières</b>		