

**PLF 2018 - EXTRAIT DU BLEU BUDGÉTAIRE DE LA MISSION :
SÉCURITÉS**

Version du 03/10/2017 à 09:05:55

PROGRAMME 207 :
SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES

MINISTRE CONCERNÉ : GÉRARD COLLOMB, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

TABLE DES MATIÈRES

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Présentation stratégique du projet annuel de performances	3
Objectifs et indicateurs de performance	7
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	10
Justification au premier euro	13

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Emmanuel BARBE

Délégué à la sécurité routière

Responsable du programme n° 207 : Sécurité et éducation routières

Le programme 207 a pour finalité de lutter contre l'insécurité routière et donc de réduire le nombre de personnes tuées et blessées sur les routes de France afin d'atteindre l'objectif poursuivi par le Gouvernement visant à ne pas déplorer plus de 2 000 victimes sur les routes à la fin de la décennie. Il répond à plusieurs enjeux :

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche, sachant que pour 1 personne tuée sur les routes, on estime à 7 celles qui sont gravement blessées ;
- un enjeu social lié à la disparition d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes adultes ;
- un enjeu économique, le coût total de l'insécurité routière étant estimé à 38,3 milliards d'euros en 2016¹.

Le délégué à la sécurité routière, responsable du programme 207, est le chef de file de l'action des différents services de l'État dans leur lutte contre l'insécurité routière, qui par définition est une politique publique de long terme à forte dimension interministérielle car elle implique d'agir sur différents vecteurs (routes, équipements, comportements). Cette politique publique est d'ailleurs décrite dans un document de politique transversale spécifique (DPT sécurité routière) qui retrace les contributions des services de l'État.

En matière de sécurité routière, les orientations sont notamment fixées par le comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Lors de sa séance du 2 octobre 2015, le CISR, présidé par le Premier ministre, a confirmé l'attitude volontaire du Gouvernement pour renforcer le dispositif de lutte contre l'insécurité routière, en définissant des mesures qui visent trois déterminants fondamentaux de la sécurité routière : le conducteur, la route et le véhicule. Les mesures arrêtées et aujourd'hui mises en œuvre soulignent donc à la fois une plus grande fermeté des pouvoirs publics face à des comportements inacceptables, tout en affirmant une approche nouvelle du déplacement routier, qui doit tenir compte des nouvelles technologies mais aussi répondre aux aspirations légitimes des Français en matière d'acceptabilité des contraintes et d'égalité devant la règle.

Les 55 mesures décidées par le CISR du 2 octobre 2015 sont venues compléter le plan gouvernemental de 26 mesures décidé en janvier 2015 dans un contexte de hausse de la mortalité après 12 années de baisse.

Les années 2016 et 2017 ont été consacrées à la traduction effective de ces mesures. À ce jour, toutes les mesures du plan gouvernemental de janvier 2015 ont été mises en œuvre : elles concernent notamment l'abaissement du taux d'alcoolémie pour les conducteurs novices, l'interdiction du port de tout écouteur au volant ou au guidon, le renforcement de la protection des usagers les plus vulnérables, l'observation de la diminution de la vitesse maximale autorisée sur des routes bidirectionnelles, l'expérimentation du double prélèvement salivaire en matière de contrôle de l'usage des stupéfiants, ou l'amélioration de la signalisation (support de panneaux « fusibles »). S'agissant des mesures décidées par le CISR du 2 octobre 2015, 41 sont aujourd'hui mises en œuvre ou en voie de l'être et visent en particulier la refonte de la stratégie radar, le renforcement de la lutte contre les conduites addictives et les comportements dangereux, la protection des usagers vulnérables (cyclistes, deux-roues motorisés) mais également l'adaptation des outils à disposition de la sécurité routière aux nouvelles technologies.

Parallèlement, afin d'éclairer leurs décisions, les pouvoirs publics et le CISR bénéficient des travaux conduits dans le cadre du Conseil national de sécurité routière (CNSR). Cette instance qui regroupe des acteurs privés, publics et associatifs œuvrant en matière de sécurité routière a été renouvelée en 2017 (modification du décret n° 2016-1511 du 8 novembre 2016 qui définit, sur de nouvelles bases, les missions, la composition et l'organisation du CNSR). Le 23 janvier 2017, lors de l'installation du CNSR, le ministre de l'intérieur a réaffirmé les objectifs en matière de lutte contre l'insécurité routière :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

S'agissant du bilan de l'accidentalité pour 2016 (cf bilan de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière pour 2016), il conclut à une quasi-stabilisation de la mortalité (+0,5 % par rapport à l'année 2015) après deux années de hausse (3,5 % en 2014 et 2,3 % 2015). L'évolution de la mortalité routière entre 2010 et 2016 est en baisse de -12,9 %, soit 515 vies épargnées en 2016 par rapport à 2010, année de référence pour l'objectif fixé de moins de 2 000 morts à l'horizon 2020. Au final, 776 vies ont été épargnées en moyenne par an sur les cinq années 2012 à 2016 par rapport aux cinq années 2007 à 2011.

Dans ce contexte de stabilisation de la mortalité, les actions volontaristes seront poursuivies afin de confirmer cette tendance et de l'infléchir pour atteindre l'objectif fixé d'une baisse durable du nombre de personnes tuées sur les routes :

¹ Bilan 2016 de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)

Le travail de structuration de la politique de sécurité routière se traduira notamment par :

- La réunion du CISR à l'automne 2017 avec pour objectif de définir la feuille de route des prochaines années dans un cadre interministériel, tout en confortant les orientations prises en 2015 ;
- La conduite des travaux du CNSR dans sa nouvelle configuration autour de 4 commissions (usagers vulnérables, éducation routière et risque routier professionnel, véhicules- technologies innovantes- infrastructures, santé et déplacements sur la route) et du comité des experts ;
- La mise en place, au sein de chaque département sous la responsabilité de chaque préfet, d'un nouveau document général d'orientations (DGO) pour la période 2018-2022 sur la base des orientations définies au niveau national (risque routier professionnel, conduite sous l'emprise de l'alcool et des stupéfiants, public jeunes et publics seniors) complétées en fonction des enjeux locaux. Co-signé par l'État et les collectivités territoriales, ce document définira les orientations locales et traduira la mobilisation des acteurs en faveur de la sécurité routière pour quatre ans. À partir de ce document, est élaboré annuellement le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) pour le volet sensibilisation, prévention et communication. Ce plan bénéficie dans le cadre d'un dialogue de gestion bi-annuel de moyens budgétaires au titre du programme 207. Est également élaboré le plan départemental des contrôles routiers (PDCR) qui a vocation à guider et à optimiser l'action des forces de l'ordre dans leur mission de contrôle de l'application du code de la route par les usagers et de constatation des infractions et délits routiers.

La poursuite des actions sur les enjeux majeurs de sécurité routière et les publics prioritaires ou vulnérables que sont les piétons, les cyclistes, les jeunes et les seniors), notamment :

- La lutte contre la vitesse excessive ou inadaptée qui constitue la première cause d'accident et donc le premier vecteur de mortalité sur les routes (32 % des accidents en 2016) : les actions sont notamment portées par le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » qui finance le développement de la stratégie de contrôle automatisé (radars).
- La lutte contre l'alcool et les stupéfiants qui constituent des causes premières de mortalité sur la route (29 % des personnes tuées dans les accidents dont l'alcoolémie est connue, 22 % des personnes tuées dans les accidents où l'information stupéfiants est connue) : au titre des mesures prises, le taux d'alcoolémie maximum pour les conducteurs novices a été ramené en 2015 à 0,2 g/l de sang ou 0,1mg/l d'air expiré. Dans la continuité de cette mesure, l'arrêté du 9 mai 2016 impose aux établissements festifs de mettre à disposition de leur clientèle des dispositifs en nombre suffisant d'auto-dépistage du taux d'alcool. Enfin, des mesures ont été prises afin de renforcer l'utilisation l'éthylotest anti-démarrage (EAD) dans le cadre tant pénal² que médico-administratif. Par ailleurs, le contrôle de la conduite sous l'emprise des stupéfiants est désormais facilité par l'usage d'un prélèvement salivaire sans recours à une prise de sang.
- La prise en charge du risque routier professionnel : les accidents dans le cadre de déplacements liés au travail représentent 13 % de la mortalité routière en 2016 (463 personnes tuées) et sont à l'origine de 6 millions de journées de travail perdues. Dans le cadre de sa politique de sensibilisation du monde professionnel à ce risque, la direction de la sécurité routière (DSR) a mobilisé près de 700 entreprises représentant près de 2 millions de salariés autour de l'Appel national « 7 engagements pour une route plus sûre ». Parallèlement, depuis le 1er janvier 2017, les employeurs sont tenus de désigner tout conducteur, salarié ou non, auteur d'une infraction routière commise au moyen d'un de leurs véhicules d'entreprise et sont sanctionnés d'une amende le cas échéant si cette désignation n'est pas formalisée.
- Les deux roues motrices (2 RM) : le bilan de l'accidentalité des deux-roues motorisés qui représente 21,5 % de la mortalité routière en 2016 pour seulement 2 % du trafic justifie la poursuite des actions de sensibilisation dans ce domaine notamment en termes d'équipements (accès progressif à la puissance, obligation de ports des gants instauré en novembre 2016).

La pérennisation des actions de communication et d'information :

² loi n°2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXIème siècle

- Depuis 2016, le principe éditorial retenu insiste sur les dommages collatéraux d'un accident autour de la première victime ; les proches, la famille, les amis, l'entourage et les collègues voient également leur vie durablement modifiée (campagnes « Onde de choc »). Quatre à cinq grandes campagnes médias sont conduites chaque année, sur des thèmes génériques, des facteurs de risque ou à destination de populations spécifiques.
- Parallèlement, des communications « fil rouge » sont développées tout au long de l'année : radio, relations presse, digital et réseaux sociaux et des partenariats sont recherchés en direction de relais de communication : entreprises, associations, médias (grand public, radios jeunes...).
- Un accent est en particulier mis sur la dynamisation des réseaux sociaux pour offrir un contenu éditorial riche et créatif et permettre une plus grande réactivité face à l'actualité, mais également pour agir avec plus de force et d'efficacité auprès des jeunes, qui constituent une cible prioritaire en termes de prévention.
- Pour sensibiliser le jeune public, des actions continueront également à être organisées, comme chaque année, à l'occasion de manifestations festives.

Une attention particulière aux modalités de délivrance du permis de conduire

- Le délai d'obtention du permis de conduire a continué de baisser en 2017 ; il est passé de 93 jours en 2013 à 62 jours au 31 mai 2017, le délai médian est de 39 jours. L'externalisation de l'épreuve théorique générale (ETG) auprès d'opérateurs agréés a été mise en œuvre en juin 2016. Désormais, la quasi-totalité des candidats (99 %) passent leur ETG auprès d'un organisme agréé, dans plus de 1 000 centres sur tout le territoire.
- Enfin, l'État veille à moderniser et à consolider les outils informatiques mis à la disposition des inspecteurs et délégués du permis de conduire et de la sécurité routière, tant en termes de système d'information que de matériel, pour améliorer le service public du permis de conduire.

Pour conduire l'ensemble des missions, le programme 207 est structuré en trois actions :

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

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1	Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes
INDICATEUR 1.1	Nombre annuel des tués (France métropolitaine et départements d'outre-mer)
OBJECTIF 2	Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie
INDICATEUR 2.1	Délai d'attente moyen aux examens et coût unitaire d'obtention du permis de conduire

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF N° 1

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

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

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

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

INDICATEUR 1.1

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Nombre annuel des tués (France métropolitaine)	Nombre	3 461	3 477	3 350	en baisse	en baisse	en baisse
Nombre annuel des tués (Départements d'outre-mer)	Nombre	155	178	140	en baisse	en baisse	en baisse
Nombre de tués parmi les jeunes conducteurs (moins de 2 ans de permis)	Nombre	320	325	300	en baisse	en baisse	en baisse

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 nationales, 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.

Les départements d'outre-mer correspondent à la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion.

Les conducteurs novices désignent ici les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à deux ans.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La diminution totale de la mortalité depuis 2010 est de 12,9 %. Après deux années de hausse, une stabilisation semble s'opérer en 2016. Les efforts portent sur les catégories d'usagers les plus à risque, les jeunes et les deux roues motorisés, ainsi que les facteurs premiers de mortalité, la vitesse, l'alcool et les stupéfiants. En effet, afin de réduire l'accidentalité routière, le gouvernement a annoncé début 2015 une série de 26 mesures. Elles ont été suivies par l'adoption lors du comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015, d'un plan d'action interministériel en faveur de la sécurité routière composé de 55 mesures comprenant notamment la protection des usagers vulnérables.

Le nombre de décès parmi les piétons et les cyclistes est particulièrement préoccupant, d'autant que la circulation routière continue de croître (entre + 0,7 % à + 2,5 % chaque année depuis 2013).

Sur la période 2010-2016, la mortalité rapportée au trafic routier (près de 600 milliards de kilomètres sont parcourus chaque année) est passée de 7,1 tués par milliard de véhicules kilomètres à 5,76 en 2013 et 5,8 en 2016, soit en dessous de la moyenne européenne de 6. Ce taux était de 77 en 1972 et encore de 15 en 2001.

OBJECTIF N° 2

Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie

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

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

L'objectif est également d'augmenter le taux de réussite des candidats dès leur première présentation à l'examen du permis de conduire, traduisant une amélioration de la qualité de la formation et un coût maîtrisé de l'examen pour les candidats.

Les leviers d'actions sont :

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

Les indicateurs retenus sont :

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

INDICATEUR 2.1

Délai d'attente moyen aux examens et coût unitaire d'obtention du permis de conduire

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 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	72	63	45	57	45	45
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€ / permis	62,6	61,3	60,7	59,5	59,5	59,5

Précisions méthodologiques

1 – Réduire le délai d'attente moyen aux examens

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

Les dates d'examens pratiques sont enregistrées automatiquement dans AURIGE après que les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) ont clôturé leur journée d'examen sur leur tablette, celle-ci étant utilisée à 97 %. Lorsque l'IPCSR ne peut utiliser sa tablette, il saisit les résultats des examens directement dans AURIGE à la date de jour de l'examen.

* Les délais moyens affichés tiennent compte de l'évolution réglementaire intervenue en 2013 qui permet aux candidats de se représenter au bout de 7 jours et non plus 14 jours. Les valeurs communiquées en 2014, 2015 et 2016 étaient calculées selon l'ancienne réglementation.

* Le délai médian était de 39 jours en 2017. Ce délai médian est celui en dessous duquel la moitié des candidats attend une place d'examen après un échec à l'épreuve pratique du permis de conduire.

Valeurs pour 2015 et 2016 : valeurs de référence calculées sur une année entière.

Prévisions pour 2017 et 2018 : valeurs calculées en faisant une estimation des gains attendus de l'externalisation de l'épreuve théorique engagée le 13 juin 2016.

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.

2 – Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

Le numérateur (coût total) intègre la masse salariale (hors postes vacants) correspondant aux activités d'examen (avec CAS Pension) ainsi que les frais de déplacement et de fonctionnement des cellules éducation routière ainsi que ceux destinés aux formations initiale et continue.

Ne sont pas pris en compte dans les dépenses HT2, les crédits consacrés par l'administration centrale à la maintenance et au développement des applicatifs métiers utilisés par les cellules "éducation routière", aux équipements spécifiques des personnels de ces cellules (ex: postes informatiques dédiés ER), aux investissements sur les centres d'examen du permis de conduire.

Le dénominateur (nombre de permis) correspond au nombre de permis moto, lourd et permis B délivrés suite aux examens pratiques au cours de l'année considérée.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La réforme de juin 2014 s'est traduite par la mise en place d'un 13^{ème} examen B par jour, et par le recours à des agents publics de La Poste pour réaliser l'épreuve pratique du permis B. Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) voient désormais leurs missions recentrées sur l'épreuve pratique du permis B et les contrôles.

Par ailleurs, l'épreuve théorique générale (ETG) a été externalisée notamment grâce à la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015. Aujourd'hui, 99 % des candidats passent leur ETG auprès d'un organisme agréé.

Dans le même temps, le ministère a recruté 25 IPCSR, spécifiquement pour la région Île-de-France en 2015. 33 agents de La Poste sont également venus renforcer les dernières promotions d'IPCSR de 2014 et 2015 qui étaient respectivement de 36 et de 48. Depuis 2014, les volumes de recrutements annuels sont d'environ 44 pour les IPCSR et 10 pour les DPCSR.

Ces mesures ont permis de réduire considérablement le délai d'attente moyen aux examens, qui est passé de 98 jours en 2013 à une prévision de 57 jours fin 2017. Le délai médian est passé de 73 jours en 2013 à 39 jours en 2017. L'externalisation totale de l'ETG, engagée en juin 2016, va permettre de poursuivre la réduction des délais d'attente.

Outre la réduction des délais, ces mesures ont permis d'augmenter le nombre de permis délivrés. Si la mobilisation d'un effectif plus important d'IPCSR a généré, dans un premier temps, une légère hausse des dépenses de fonctionnement (formation et fonctionnement courant) et de la masse salariale, le coût moyen du permis s'est stabilisé en 2015 et 2016 (61 €). L'exercice 2017 correspond à un point d'équilibre entre les effectifs d'IPCSR et le nombre de permis délivrés. La période 2017/2020 se caractérisant par une stabilité du cadre de gestion, le coût unitaire du permis de conduire ne devrait pas connaître d'évolution.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2018 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2018 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP attendus
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	1 664 988		1 210 000	2 874 988	
02 – Démarches interministérielles et communication	12 920 000		3 352 446	16 272 446	50 000
03 – Éducation routière	13 214 679	2 600 000	4 983 917	20 798 596	
Total	27 799 667	2 600 000	9 546 363	39 946 030	50 000

2018 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP attendus
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	1 664 988		1 210 000	2 874 988	
02 – Démarches interministérielles et communication	12 920 000		3 352 446	16 272 446	50 000
03 – Éducation routière	13 214 679	2 600 000	4 983 917	20 798 596	
Total	27 799 667	2 600 000	9 546 363	39 946 030	50 000

2017 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2017 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP prévus
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	1 671 927	0	1 210 000	2 881 927	
02 – Démarches interministérielles et communication	11 764 400		3 352 446	15 116 846	100 000
03 – Éducation routière	12 302 000	2 724 679	5 802 000	20 828 679	
Total	25 738 327	2 724 679	10 364 446	38 827 452	100 000

2017 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP prévus
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	1 671 927		1 210 000	2 881 927	
02 – Démarches interministérielles et communication	11 764 400		3 352 446	15 116 846	100 000
03 – Éducation routière	12 302 000	2 724 679	5 802 000	20 828 679	
Total	25 738 327	2 724 679	10 364 446	38 827 452	100 000

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2017	Demandées pour 2018	Ouverts en LFI pour 2017	Demandés pour 2018
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	25 738 327	27 799 667	25 738 327	27 799 667
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	25 738 327	27 799 667	25 738 327	27 799 667
Titre 5 – Dépenses d'investissement	2 724 679	2 600 000	2 724 679	2 600 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	2 524 679	2 400 000	2 524 679	2 400 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	200 000	200 000	200 000	200 000
Titre 6 – Dépenses d'intervention	10 364 446	9 546 363	10 364 446	9 546 363
Transferts aux ménages	5 800 000	4 983 917	5 800 000	4 983 917
Transferts aux entreprises	450 000	450 000	450 000	450 000
Transferts aux autres collectivités	4 114 446	4 112 446	4 114 446	4 112 446
Total hors FDC et ADP prévus	38 827 452	39 946 030	38 827 452	39 946 030
FDC et ADP prévus	100 000	50 000	100 000	50 000
Total y.c. FDC et ADP prévus	38 927 452	39 996 030	38 927 452	39 996 030

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action / sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme		2 874 988	2 874 988		2 874 988	2 874 988
02 – Démarches interministérielles et communication		16 272 446	16 272 446		16 272 446	16 272 446
03 – Éducation routière		20 798 596	20 798 596		20 798 596	20 798 596
Total		39 946 030	39 946 030		39 946 030	39 946 030

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

MESURES DE TRANSFERTS

	Crédits						Emplois		
	T2 hors CAS Pensions	T2 CAS Pensions	Total T2	Hors T2 AE	Hors T2 CP	Total AE	Total CP	ETPT ministériels	ETPT Hors État
Transferts entrants									
Transferts sortants				-6 939	-6 939	-6 939	-6 939		
Solde des transferts				-6 939	-6 939	-6 939	-6 939		

Dans le cadre du PLF 2018, un transfert d'un montant de 6 939 € est opéré depuis le programme 207 vers le programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur » au titre du financement de la mission de gouvernance des systèmes d'information et de communication.

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2017

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2016 (RAP 2016)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2016 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2016	AE LFI 2017 + reports 2016 vers 2017 + DAV et DANN du 20/07/2017 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2017 + reports 2016 vers 2017 + DAV et DANN du 20/07/2017 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2017
8 199 207		36 019 201	35 321 450	8 896 958

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP au-delà de 2020
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2017	CP demandés sur AE antérieures à 2018 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2019 sur AE antérieures à 2018	Estimation des CP 2020 sur AE antérieures à 2018	Estimation des CP au-delà de 2020 sur AE antérieures à 2018
8 896 958	8 896 958 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2018 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2018 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2019 sur AE nouvelles en 2018	Estimation des CP 2020 sur AE nouvelles en 2018	Estimation des CP au-delà de 2020 sur AE nouvelles en 2018
39 946 030 50 000	31 049 072 50 000	8 896 958	0	0
Totaux	39 996 030	8 896 958	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2018

CP 2018 demandés sur AE nouvelles en 2018 / AE 2018	CP 2019 sur AE nouvelles en 2018 / AE 2018	CP 2020 sur AE nouvelles en 2018 / AE 2018	CP au-delà de 2020 sur AE nouvelles en 2018 / AE 2018
77,8 %	22,2 %	0 %	0 %

Les restes à payer que devrait présenter la comptabilité du programme 207 fin 2017 seront intégralement réglés en 2018. Ils concernent principalement des dépenses de communication, d'études, d'investissements des centres d'examen des permis de conduire et de fonctionnement des cellules d'éducation routière.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION N° 01**7,2 %****Observation, prospective, réglementation et soutien au programme**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		2 874 988	2 874 988	
Crédits de paiement		2 874 988	2 874 988	

La politique de sécurité routière requiert :

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

Au sein de la délégation à la sécurité routière (DSR), l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) coordonne la réalisation d'études et d'expérimentations. Pour atteindre l'objectif de passer sous le seuil des 2 000 personnes tuées sur les routes par an à l'horizon 2020, les études, les recherches et les évaluations des dispositifs de sécurité routière doivent s'intensifier entre 2018 et 2022.

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

- l'accidentologie, notamment afin de disposer d'une meilleure connaissance des populations cibles (jeunes et conducteurs novices, personnes âgées, usagers vulnérables), des comportements et d'analyser la dimension « sécurité routière » des autres politiques publiques sur des thèmes comme l'alcool, la vigilance, la vitesse et la vieillesse ;
- les aides à la conduite, thème relatif à l'utilisation des systèmes d'assistance à la conduite dans un objectif d'accroissement de la sécurité routière à l'aune du développement de nouvelles technologies ;
- la réglementation relative aux véhicules, aux conducteurs et à la circulation ;
- l'évaluation des dispositifs de la politique de sécurité routière et des impacts socio-économiques de l'insécurité routière, grâce notamment à l'accroissement des données disponibles sur les usagers et leurs comportements, alliée à celles se rapportant aux infrastructures routières et aux véhicules.

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	1 664 988	1 664 988
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 664 988	1 664 988
Dépenses d'intervention	1 210 000	1 210 000
Transferts aux entreprises	450 000	450 000
Transferts aux autres collectivités	760 000	760 000
Total	2 874 988	2 874 988

1) Fonctionnement courant du programme (0,64 M€ en AE et en CP)

La dotation demandée doit permettre le financement des dépenses suivantes :

- les dépenses de fonctionnement courant : fournitures, documentation, bureautique ;
- les dépenses de formation des agents de la DSR ;
- les frais de déplacement en France et à l'étranger des agents de la DSR ainsi que des agents de la délégation interministérielle à la sécurité routière. Sur ce poste sont également imputés les frais de déplacement des membres du Conseil national de la sécurité routière.

2) Dépenses de fonctionnement liées à la politique publique du programme (0,27 M€ en AE et en CP)

Seront financés :

- l'impression, le stockage et le routage de la documentation institutionnelle de la DSR élaborée dans le cadre de l'action 2 « Communication » du programme (0,16 M€) ;
- le comité d'actions et d'entraides sociales (CAES), organisme chargé des œuvres sociales des personnels de l'éducation routière (0,11 M€).

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

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

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

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

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) est placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière. L'ONISR est dirigé par un secrétaire général assisté d'un adjoint. Il comprend le bureau de la production statistique, le bureau des études et recherches ainsi qu'une mission chargée des relations avec les forces de l'ordre.

Au titre de sa compétence statistique, il est chargé de la collecte, de la mise en forme, de l'interprétation et de la diffusion des données statistiques nationales et internationales.

Au titre de sa compétence en matière de pilotage des études et de la recherche en matière de sécurité routière, il oriente la recherche et pilote les études d'accidentologie routière ainsi que l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées.

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

5) Études et recherches de l'administration centrale (1,21 M€ en AE et en CP)

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

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

Pour réaliser des études et recherches en matière de sécurité routière, l'ONISR s'appuie sur l'expertise des deux principaux acteurs du réseau scientifique et technique (RST) du ministère de la transition écologique et solidaire (MTES) : 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).

L'interdisciplinarité de la sécurité routière nécessite de faire travailler ensemble de multiples organismes d'études et de recherche. A l'IFSTTAR et au CEREMA, s'ajoutent l'INSERR (Institut national d'éducation routière et de recherche), les laboratoires du CNRS (Centre national de la recherche scientifique), les équipes de l'INSERM (Institut national de la santé et de la recherche médicale) et de l'ISPED (Institut de Santé Publique, d'Epidémiologie et de Développement).

Les recherches menées par la Fondation Sécurité Routière (FSR) associent l'Etat et les entreprises.

Des recherches privées sont également conduites avec le LAB (Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain) et le CEESAR (Centre européen d'études et de sécurité et d'analyse des risques) qui travaillent en relation avec les équipes de recherche des constructeurs et équipementiers du secteur automobile.

Pour fédérer des compétences complémentaires, l'ONISR développe ses partenariats avec des acteurs du monde académique comme l'Université de Bordeaux (équipe « Prévention et Prise en Charge des Traumatismes ») ou l'Université de Strasbourg (équipe « Biomécanique »).

6) Études et recherches du réseau scientifique et technique (0,42 M€ en AE et en CP)

Des études liées à la sécurité routière sont également confiées au réseau scientifique et technique du MTES qui en assure le pilotage. Le CEREMA et le Centre de prestations d'ingénierie informatiques sont ainsi sollicités dans ce cadre.

Pour mener à bien ces études, les services peuvent être amenés à faire l'acquisition de matériels et à externaliser des prestations, notamment dans le cadre des travaux de transfert du système d'information de la DSR vers celui du ministère de l'intérieur.

ACTION N° 02

40,7 %

Démarches interministérielles et communication

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		16 272 446	16 272 446	50 000
Crédits de paiement		16 272 446	16 272 446	50 000

Cette action est orientée vers le volet « prévention », indispensable pour assurer l'efficacité et l'acceptabilité de la politique de sécurité routière.

Elle se décline comme suit :

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

– piloter les évolutions de la réglementation routière en matière de signalisation, d'équipements de la route et de circulation.

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	12 920 000	12 920 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	12 920 000	12 920 000
Dépenses d'intervention	3 352 446	3 352 446
Transferts aux autres collectivités	3 352 446	3 352 446
Total	16 272 446	16 272 446

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

1) Communication grand public (8 M€ en AE et en CP)

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

Campagnes nationales de mobilisation (6,91 M€ en AE et en CP)

La communication en direction du grand public de la sécurité routière s'appuie sur des campagnes de communication nationales.

Depuis 2016, leur principe éditorial insiste sur les dommages collatéraux d'un accident autour de la première victime ; les proches, la famille, les amis, l'entourage et les collègues voient également leur vie durablement modifiée.

Les thèmes de campagne et les publics visés sont notamment définis au regard des facteurs de l'accidentologie analysée par l'ONISR ; dès lors, d'autres thématiques peuvent venir compléter ce principe éditorial : les distracteurs (smartphones et aides à la conduite), deux roues motorisés, etc.

Le coût moyen d'une campagne se répartit entre, d'une part, la conception des supports (1/3), et d'autre part, l'achat d'espace (2/3). Le coût de conception des supports varie en fonction du média visé. Ces supports peuvent être, dans certains cas, réutilisés d'une année sur l'autre afin de réduire le coût de la campagne.

Un accent est aussi mis sur les actions de communication digitales, notamment la dynamisation des réseaux sociaux, pour offrir un contenu éditorial riche et créatif et disposer d'une plus grande réactivité face à l'actualité. Ces moyens de communication permettent aussi d'agir avec plus de force et d'efficacité auprès des jeunes, qui constituent une cible prioritaire en termes de prévention. Pour sensibiliser ce jeune public, les campagnes de promotion de Sam, le conducteur désigné, sont pérennisées.

Manifestations et salons (0,75 M€ en AE et en CP)

L'opération « La route se partage » a été initiée pour répondre à une attente forte des cyclistes, dans le domaine de la sécurité routière. Elle invite les conducteurs de véhicules motorisés et les cyclistes à modifier leurs comportements pour un respect mutuel entre tous les usagers de la route. Présente dans différentes compétitions cyclistes (tour de Bretagne, championnat de France et tour de France), cette opération bénéficie d'une vitrine importante.

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

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

Les campagnes menées font l'objet d'une évaluation préalable ainsi que d'enquêtes afin de connaître leur impact sur les citoyens et de tirer des enseignements pour les campagnes à venir. Des études d'opinion, sous forme de baromètres réguliers ou d'enquêtes ponctuelles, sont également conduites, afin de connaître l'état de l'opinion sur les sujets de la sécurité routière.

2) Animation et fonctionnement des actions locales (7,87 M€ en AE et en CP)

Ces crédits permettent de mener des actions de prévention au niveau local.

Financement de l'action locale et animation du réseau local (7,7 M€ en AE et en CP)

En matière de sécurité routière, l'action locale est portée dans chaque département, par les préfets.

En 2017, ceux-ci ont été invités à élaborer pour la période 2018-2022, un Document général d'orientations (DGO) devant constituer un outil de programmation dans le domaine de la sécurité routière.

Quatre enjeux ont été retenus au niveau national et doivent être impérativement repris dans les DGO : le risque routier professionnel, la conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants), les jeunes et les seniors. En outre, des enjeux locaux pourront venir compléter ces enjeux nationaux, tels que la vitesse ou les deux-roues motorisés.

À partir de l'analyse de l'insécurité routière dans le département, le DGO va favoriser la mobilisation des différents partenaires locaux (services départementaux de l'État, collectivités locales, associations, chambres consulaires, etc.) autour d'orientations et de projets qui seront déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Ces actions pilotées directement par les services de l'État (prévisions : **4,75 M€** de dépenses de titre 3) se concrétisent sur le terrain, notamment, par :

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

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

D'autre part, dans le cadre des PDASR, l'État peut contribuer au financement des projets de ses partenaires locaux (entreprises, collectivités territoriales, associations...). À ce titre, une enveloppe de **2,95 M€** (dépenses de titre 6) est consacrée au financement de ces actions pour 2018.

Peuvent ainsi être subventionnées :

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

En outre, dans le domaine de la communication locale, des efforts de rationalisation ont été engagés pour éviter l'éparpillement des moyens et une meilleure cohérence des messages de prévention entre les campagnes nationales et locales. Depuis 2013, il est demandé aux préfetures :

- d'avoir recours le plus possible aux supports de communication nationaux réalisés par la DSR et mis à leur disposition ;
- de soumettre au département de la communication et de l'information (DCI) de la DSR, les demandes de communications locales.

Les crédits sont délégués si l'impact du projet de communication est jugé suffisant par le DCI. La réalisation de supports de communication peut notamment être engagée pour des thèmes intéressant plusieurs départements.

Un fonds de concours destiné à recueillir des participations diverses à la sécurité et à la circulation routières en métropole et en outre-mer a été créé en 2009. Il permet à des collectivités territoriales de participer au financement des actions mises en œuvre dans le cadre des PDASR. En 2018, il est prévu de rattacher 50 000 €.

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

La DSR délègue tous les ans des crédits aux préfetures de la Charente-Maritime et du Cher pour assurer la présence de la sécurité routière aux festivals des Francfolies de la Rochelle et du Printemps de Bourges. De nombreux autres festivals sollicitent régulièrement la délégation ou les acteurs départementaux afin de bénéficier des mêmes dispositions.

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

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

Politique locale en maîtrise d'ouvrage centrale (0,07 M€ en AE et en CP)

Cette dotation finance des actions destinées aux services déconcentrés mais pilotées au niveau national par la DSR, comme la formation des acteurs locaux pilotée par le point d'appui national de gestion des outils de formation (PANGOF).

3) Partenariat associatif (0,4 M€ en AE et en CP)

La DSR accorde également des subventions à des associations œuvrant en faveur de la sécurité routière. En 2018, il a été décidé de ne retenir qu'une vingtaine d'associations qui vont bénéficier d'une dotation conséquente pour une meilleure efficacité de leurs actions.

ACTION N° 03

52,1 %

Éducation routière

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		20 798 596	20 798 596	
Crédits de paiement		20 798 596	20 798 596	

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

Elle permet :

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	13 214 679	13 214 679
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	13 214 679	13 214 679
Dépenses d'investissement	2 600 000	2 600 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	2 400 000	2 400 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	200 000	200 000
Dépenses d'intervention	4 983 917	4 983 917
Transferts aux ménages	4 983 917	4 983 917
Total	20 798 596	20 798 596

Ces crédits se décomposent en moyens consacrés :

- à l'organisation des examens du permis de conduire (11,65 M€) ;
- à la formation des personnels de l'éducation routière et l'animation de leur réseau (4,16 M€) ;
- au financement du dispositif du « permis de conduire à un euro par jour » (4,98 M€).

1) Organisation des examens du permis de conduire (11,65 M€ en AE et en CP)

Fonctionnement des cellules d'éducation routière et entretien des centres d'examen du permis de conduire (7,41 M€ en AE et en CP)

Le programme 207 finance les dépenses de fonctionnement des cellules chargées de l'éducation routière dans les services déconcentrés pour un total de 6,41 M€ en AE et en CP. Ces dépenses recouvrent notamment :

- les frais de déplacement des personnels de l'éducation routière y compris la réserve nationale des IPCSR (3,8 M€);
- les frais de structure (ex : fluides, téléphonie, fournitures, prestations de ménage), pour un montant de 2 M€, et les locations immobilières pour un montant de 0,6 M€.

Par ailleurs, le programme 207 prend à sa charge l'entretien des bâtiments et pistes des centres d'examen du permis de conduire, pour un montant de 1 M€ en AE et en CP en 2018.

Construction et rénovation de centres d'examens du permis de conduire (3,5 M€ en AE et en CP)

Une dotation de 0,9 M€ en titre 3 et de 2,6 M€ en titre 5 est prévue pour financer un programme de construction et de rénovation de centres d'examen du permis de conduire.

Ces crédits doivent permettre :

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

Fonctionnement lié à l'organisation des commissions médicales (0,18 M€ en AE et en CP)

Ces crédits permettent de financer les coûts de fonctionnement liés à l'organisation des visites médicales d'aptitude à la conduite des personnes handicapées dans le cadre des commissions médicales situées dans les préfectures.

Depuis septembre 2012, sont également pris en charge, sur ce poste, les honoraires des médecins de ville agréés pour contrôler l'aptitude à la conduite des personnes handicapées hors commission médicale.

Organisation des examens BEPECASER (0,35 M€ en AE et en CP)

Ces crédits couvrent les dépenses liées à l'organisation matérielle des examens du brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER). Le titre professionnel d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière, créé par l'arrêté du 20 avril 2016 et délivré par le ministre de l'emploi, remplace le BEPECASER, organisé et délivré par le ministre de l'intérieur. Toutefois, les mentions deux-roues et groupe lourd du BEPECASER continueront à être organisées jusqu'en 2019. Les dépenses concernent principalement les locations de salles et la prise en charge des frais de déplacement des examinateurs.

Financement de l'attestation de sécurité routière (0,21 M€ en AE et en CP)

Ces crédits couvrent les dépenses liées à l'examen puis à la délivrance des attestations de sécurité routière destinées aux jeunes n'ayant pu obtenir cette attestation dans le cadre scolaire, notamment pour les jeunes qui ne sont plus scolarisés ou les étrangers arrivant en France. La production de cette attestation est en effet obligatoire pour la première obtention du permis de conduire, s'agissant des personnes nées à compter du 1^{er} janvier 1988.

2) Formation des personnels et animation et fonctionnement du réseau « éducation routière » (4,16 M€ en AE et en CP)

Formation initiale des personnels des services déconcentrés (1 M€ en AE et en CP)

Ce budget permet de couvrir le coût de la formation initiale des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) et des délégués du permis de conduire et de la sécurité routière (DPCSR) nouvellement recrutés.

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

Formation continue des personnels des services déconcentrés (0,59 M€ en AE et en CP)

La formation du personnel de l'éducation routière (IPCSR et DPCSR) est régie par la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, qui impose un nombre minimum de jours de formation pour permettre le maintien et le développement des compétences professionnelles.

Animation et fonctionnement du réseau « éducation routière » (2,57 M€ en AE et en CP)

Géré au niveau central, ce poste regroupe les dépenses récurrentes liées à l'activité des services (ex : application informatique métier), celles destinées à la mise en œuvre de l'évolution des épreuves du permis de conduire imposée par la troisième directive européenne, ainsi que les dépenses liées au dispositif de contrôle de qualité des examens mis en place en 2017.

Ces crédits doivent permettre de couvrir principalement les dépenses suivantes :

- l'organisation des épreuves du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur (BAFM) ;
- l'hébergement, la gestion et l'amélioration des applications informatiques de l'éducation routière (AURIGE, RAFAEL et APEP) ainsi que la rénovation du système de gestion des examens.
- l'acquisition et le renouvellement des matériels liés à la dématérialisation de la saisie des résultats d'examens pratiques. En raison du transfert de la maîtrise d'œuvre des systèmes d'information de la DSR du ministère chargé du développement durable vers le ministère de l'intérieur, en 2016, le programme 207 prend à sa charge une partie des dépenses relatives à l'hébergement, la gestion et l'amélioration des applications informatiques de l'éducation routière.

La dépense, y compris celle relative aux applications informatiques spécifiques aux métiers de la DSR sera exécutée sur du titre 3, à hauteur de 2 M€, et sur du titre 5, pour un montant de 0,57 M€.

3) Le permis à un euro par jour (4,98 M€ en AE et CP)

Ce dispositif permet aux jeunes de 15 à 25 ans d'étaler le financement du 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 (intérêt calculé sur la base du taux de l'obligation assimilable du trésor OAT à 2 ans).

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 échoué à l'examen et en créant un prêt complémentaire de 300 €.

Depuis le 1^{er} juillet 2016, peuvent également souscrire un prêt « permis à un euro par jour » :

- > les candidats déjà bénéficiaires du dispositif qui, après un échec à l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire, souhaitent financer une formation complémentaire par un prêt de 300 € ;
- > les candidats qui n'ont pas encore bénéficié du dispositif lors d'une première formation n'ayant pas été poursuivie jusqu'à son terme ;
- > les candidats au permis de conduire inscrits à une formation préparatoire au permis de conduire des catégories A1 et A2.

La budgétisation du dispositif a été établie en tenant compte de la mise en place de ce prêt complémentaire de 300 €, de l'augmentation du nombre de dossiers à financer compte tenu de la réforme du dispositif et d'un taux prévisionnel OAT de :

- 0,4 % pour les deux derniers trimestres 2017 ;
- 0,3 % pour les deux premiers trimestres 2018.

L'enveloppe consacrée au financement de ce dispositif est fixée à 4,98 M€ en 2018.

	T3 2017	T4 2017	T1 2018	T2 2018	TOTAL 2018
Taux OAT 2 ans	-0,4%	-0,4%	0,3%	0,3%	-
Coût moyen par dossier	30,98 €	30,98 €	43,06 €	43,06 €	-
Nombre de prêts prévisionnel	43 430	43 430	43 430	43 430	173 720
Coût lié au paiement des intérêts des prêts	1,04 M€	1,04 M€	1,45 M€	1,45 M€	4,98 M€

Les hypothèses retenues pour calculer le coût prévisionnel pour l'État sont les suivantes :

- 4 % de prêts à 300 € soit 7 300 dossiers ;
- 29 % de prêts à 600 € soit 50 000 dossiers ;
- 6 % de prêts à 800 € soit 10 000 dossiers ;
- 9 % de prêts à 1 000 € soit 16 500 dossiers ;
- 52 % de prêts à 1 200 €, soit 90 000 dossiers.

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 depuis le 30 novembre 2009 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.

La dotation versée à la CDC lors de la mise en place de ce dispositif de cautionnement permettra de couvrir les dépenses de cautionnement prévues sur les deux prochains exercices dans le cadre de la réglementation actuelle.

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

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO